

3 1761 11650620 5



Digitized by the Internet Archive
in 2023 with funding from
University of Toronto

<https://archive.org/details/31761116506205>

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 108

Edmonton, Alberta
Tuesday, August 2, 1983

Chairman: Maurice A. Dionne

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule n° 108

Edmonton, Alberta
Le mardi 2 août 1983

Président: Maurice A. Dionne

*Minutes of Proceedings and Evidence
of the Standing Committee on***Transport***Procès-verbaux et témoignages
du Comité permanent des***Transports**

RESPECTING:

Bill C-155, An Act to facilitate the transportation,
shipping and handling of western grain and to amend
certain Acts in consequence thereof

CONCERNANT:

Projet de loi C-155, Loi visant à faciliter le transport,
l'expédition et la manutention du grain de l'Ouest et
modifiant certaines lois en conséquence

WITNESSES:

(See back cover)

TÉMOINS:

(Voir à l'endos)

First Session of the
Thirty-second Parliament, 1980-81-82-83Première session de la
trente-deuxième législature, 1980-1981-1982-1983

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 108

Edmonton, Alberta
Tuesday, August 2, 1983

Chairman: Maurice A. Dionne

*Minutes of Proceedings and Evidence
of the Standing Committee on*

Transport

RESPECTING:

Bill C-155, An Act to facilitate the transportation,
shipping and handling of western grain and to amend
certain Acts in consequence thereof

WITNESSES:

(See back cover)

First Session of the
Thirty-second Parliament, 1980-81-82-83

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule n° 108

Edmonton, Alberta
Le mardi 2 août 1983

Président: Maurice A. Dionne

*Procès-verbaux et témoignages
du Comité permanent des*

Transports

CONCERNANT:

Projet de loi C-155, Loi visant à faciliter le transport,
l'expédition et la manutention du grain de l'Ouest et
modifiant certaines lois en conséquence

TÉMOINS:

(Voir à l'endos)

Première session de la
trente-deuxième législature, 1980-1981-1982-1983

STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT

Chairman: Maurice A. Dionne

Vice-Chairman: Robert Bockstael

MEMBERS/MEMBRES

Les Benjamin
Jean-Guy Dubois
Ralph Ferguson
Jesse Flis
Charles Mayer
Don Mazankowski
Doug Neil
Marcel Ostiguy—(10)

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS

Président: Maurice A. Dionne

Vice-président: Robert Bockstael

ALTERNATES/SUBSTITUTS

Vic Althouse
Eva Côté
Rolland Dion
Gaston Gourde
Bert Hargrave
Bernard Loiselle
Arnold Malone
Stan Schellenberger
Alain Tardif
Claude Tessier—(10)

(Quorum 6)

Le greffier du Comité

Santosh Sirpaul

Clerk of the Committee

Pursuant to Standing Order 69(4)(b)

On Friday, July 29, 1983:

Stan Schellenberger replaced Doug Neil;
Doug Neil replaced Bill McKnight;
Arnold Malone replaced Jack Murta.

Conformément à l'article 69(4)b) du Règlement

Le vendredi 29 juillet 1983:

Stan Schellenberger remplace Doug Neil;
Doug Neil remplace Bill McKnight;
Arnold Malone remplace Jack Murta.

MINUTES OF PROCEEDINGS

TUESDAY, AUGUST 2, 1983
(154)

[Text]

The Standing Committee on Transport met, in Edmonton, at 9:00 o'clock a.m. this day, the Chairman, Mr. Dionne (*Northumberland—Miramichi*) presiding.

Members of the Committee present: Messrs. Benjamin, Bockstael, Dionne (*Northumberland—Miramichi*), Ferguson, Flis, Mayer, Mazankowski, Neil and Ostiguy.

Alternates present: Mr. Althouse, Mrs. Côté, Messrs. Hargrave, Loiselle, Malone, Schellenberger, Tardif and Tessier.

Other Members present: Messrs. Elzinga, Kilgour, Shields, Taylor and Yurko.

In attendance: Mr. Keith Thompson, Senior Counsel, Canadian Transport Commission and Mr. John Christopher, Research Officer, Library of Parliament.

Witnesses: From the Government of Alberta: The Honourable LeRoy Fjordbotten, Minister of Agriculture; Mr. Clarence Roth, Deputy Minister, Planning and Services, Alberta Economic Development and Mr. Doug Radke, Assistant Deputy Minister, Alberta Agriculture. *From Uniform:* Mr. Stan Bell, President; Mr. Gordon Blanchard, Vice-President and Mr. Elmer Allen, Research Economist. *From the Coal Association of Canada:* Mr. Walter J. Riva, Past Chairman; Mr. R.T. Marshall, President; Mr. Terry Garvey, Chairman Transportation Committee and Mr. Garry Duke, Member of the Task Force on Canada's crisis in Rail Transportation.

The Committee resumed consideration of Bill C-155, An Act to facilitate the transportation, shipping and handling of western grain and to amend certain Acts in consequence thereof.

The Committee resumed consideration of Clause 2.

The Honourable LeRoy Fjordbotten, Minister of Agriculture, from the Government of Alberta, made a statement and, with the witnesses answered questions.

It was agreed,—That the brief submitted by the Government of Alberta be printed as an appendix to this day's Minutes of Proceedings and Evidence. (*See Appendix "TRPT-56"*)

Mr. Bell from Uniform made a statement and, with the witnesses, answered questions.

It was agreed,—That the brief submitted by Uniform be printed as an appendix to this day's Minutes of Proceedings and Evidence. (*See Appendix "TRPT-57"*)

Messrs. Riva and Marshall from the Coal Association of Canada made statements and, with the witnesses, answered questions.

It was agreed,—That the brief submitted by the Coal Association of Canada be printed as an appendix to this day's Minutes of Proceedings and Evidence. (*See Appendix "TRPT-58"*)

PROCÈS-VERBAL

LE MARDI 2 AOÛT 1983
(154)

[Traduction]

Le Comité permanent des transports se réunit aujourd'hui à 9 heures, à Edmonton, sous la présidence de M. Dionne (*Northumberland—Miramichi*), président.

Membres du Comité présents: MM. Benjamin, Bockstael, Dionne (*Northumberland—Miramichi*), Ferguson, Flis, Mayer, Mazankowski, Neil et Ostiguy.

Substituts présents: M. Althouse, M^{me} Côté, MM. Hargrave, Loiselle, Malone, Schellenberger, Tardif et Tessier.

Autres députés présents: MM. Elzinga, Kilgour, Shields, Taylor et Yurko.

Aussi présents: M. Keith Thompson, conseiller principal, Commission canadienne des transports, et M. John Christopher, chercheuse, Bibliothèque du Parlement.

Témoins: Du gouvernement de l'Alberta: L'honorable LeRoy Fjordbotten, ministre de l'Agriculture; M. Clarence Roth, sous-ministre, Planification et Services, Développement économique de l'Alberta; et M. Doug Radke, sous-ministre adjoint, ministère de l'Agriculture de l'Alberta. *De Uniform:* M. Stan Bell, président; M. Gordon Blanchard, vice-président; et M. Elmer Allen, économiste (recherche). *De la «Coal Association of Canada»:* M. Walter J. Riva, ancien président; M. R.T. Marshall, président; M. Terry Garvey, président du Comité des transports; et M. Garry Duke, membre du groupe de travail sur la crise du transport ferroviaire au Canada.

Le Comité reprend l'étude du projet de loi C-155, Loi visant à faciliter le transport, l'expédition et la manutention du grain de l'Ouest et modifiant certaines lois en conséquence.

Le Comité reprend l'étude de l'article 2.

L'honorable LeRoy Fjordbotten, ministre de l'Agriculture de l'Alberta, fait une déclaration puis, avec les autres témoins, répond aux questions.

Il est convenu,—Que le mémoire soumis par les représentants du gouvernement de l'Alberta soit publié en appendice aux procès-verbal et témoignages de ce jour. (*Voir Appendice «TRPT-56»*)

M. Bell, de Uniform, fait une déclaration puis, avec les autres témoins, répond aux questions.

Il est convenu,—Que le mémoire soumis par Uniform soit publié en appendice aux procès-verbal et témoignages de ce jour. (*Voir Appendice «TRPT-57»*)

MM. Riva et Marshall, de la «Coal Association of Canada», font une déclaration puis, avec les autres témoins, répondent aux questions.

Il est convenu,—Que le mémoire soumis par la «Coal Association of Canada» soit publié en appendice aux procès-verbal et témoignages de ce jour. (*Voir Appendice «TRPT-58»*)

At 12:32 o'clock p.m., the Committee adjourned until 2:00 o'clock p.m. this day.

AFTERNOON SITTING (155)

The Standing Committee on Transport met, in Edmonton, at 2:01 o'clock p.m. this day, the Vice-Chairman, Mr. Bockstael, presiding.

Members of the Committee present: Messrs. Benjamin, Bockstael, Dionne (*Northumberland—Miramichi*), Ferguson, Flis, Mayer, Mazankowski, Neil and Ostiguy.

Alternates present: Mr. Althouse, Mrs. Côté, Messrs. Hargrave, Loiselle, Malone, Schellenberger, Tardif and Tessier.

Other Members present: Messrs. Elzinga, Kilgour, Shields, Thacker, Towers and Yurko.

In attendance: Mr. Keith Thompson, Senior Counsel, Canadian Transport Commission and Mr. John Christopher, Research Officer, Library of Parliament.

Witnesses: From the Alberta Cattle Commission: Mr. Sten Berg, Chairman and Mr. Chris Mills, Manager. *From the Western Stock Growers Association:* Mr. Ian Watt, President; Mr. Pat Rutledge, Second Vice-President and Mr. Hugh Lynch Staunton, Past President. *From the Alberta Feed Grain Users Association:* Mr. Stanley Price, Chairman. *From the Alberta Cattle Feeders Association:* Mr. Robin Elofson, Second Vice-President and Mr. Don Saynor, Manager. *From the Alberta Pork Producers Marketing Board:* Mr. Dave Felstad, Chairman of the Board; Mr. Greg Whalley, Economist and Mr. John Prentice, Executive. *From the Alberta Swine Breeders Association:* Mr. Walter Weber, President. *From the Western Barley Growers Association:* Mr. Gordon Reid, President; Mr. Ken Stickland, Consultant and Mr. Don McNeil, Vice-President. *From the Alberta Soft White Spring Wheat Growers:* Mr. Harold Unruh, Vice-President; Mr. Fred Barg, Chairman of the Marketing Sub-committee and Mr. A.E. Eckert, President.

The Committee resumed consideration of Bill C-155, An Act to facilitate the transportation, shipping and handling of western grain and to amend certain Acts in consequence thereof.

The Committee resumed consideration of Clause 2.

Messrs. Berg and Mills from the Alberta Cattle Commission made statements and answered questions.

It was agreed,—That the following be printed as appendices to this day's Minutes of Proceedings and Evidence:

1. Brief submitted by the Alberta Cattle Commission. (*See Appendix "TRPT-59"*)
2. Supplementary to the Alberta Cattle Commission. (*See Appendix "TRPT-60"*)

Mr. Watt from the Western Stock Growers Association made a statement and with the witnesses answered questions.

Mr. Price from the Alberta Feed Grain Users Association made a statement and answered questions.

A 12h32, le Comité suspend ses travaux jusqu'à 14 heures ce même jour.

SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI (155)

Le Comité permanent des transports se réunit aujourd'hui à 14h01, à Edmonton, sous la présidence de M. Bockstael, vice-président.

Membres du Comité présents: MM. Benjamin, Bockstael, Dionne (*Northumberland—Miramichi*), Ferguson, Flis, Mayer, Mazankowski, Neil et Ostiguy.

Substituts présents: M. Althouse, M^{me} Côté, MM. Hargrave, Loiselle, Malone, Schellenberger, Tardif et Tessier.

Autres députés présents: MM. Elzinga, Kilgour, Shields, Thacker, Towers et Yurko.

Aussi présents: M. Keith Thompson, conseiller principal, Commission canadienne des transports, et M. John Christopher, chercheur, Bibliothèque du Parlement.

Témoins: De l'«Alberta Cattle Commission»: M. Sten Berg, président, et M. Chris Mills, directeur. *De la «Western Stock Growers Association»:* M. Ian Watt, président; M. Pat Rutledge, deuxième vice-président; et M. Hugh Lynch Staunton, ancien président. *De l'«Alberta Feed Grain Users Association»:* M. Stanley Price, président du conseil. *De l'«Alberta Cattle Feeders Association»:* M. Robin Elofson, deuxième vice-président, et M. Don Saynor, directeur. *De l'«Alberta Pork Producers Marketing Board»:* M. Dave Felstad, président; M. Greg Whalley, économiste, et M. John Prentice, cadre supérieur. *De l'«Alberta Swine Breeders Association»:* M. Walter Weber, président. *De la «Western Barley Growers Association»:* M. Gordon Reid, président; M. Ken Stickland, conseiller; et M. Don McNeil, vice-président. *De l'«Alberta Soft White Spring Wheat Growers»:* M. Harold Unruh, vice-président; M. Fred Barg, président du sous-comité de la commercialisation; et M. A.E. Eckert, président.

Le Comité reprend l'étude du projet de loi C-155, Loi visant à faciliter le transport, l'expédition et la manutention du grain de l'Ouest et modifiant certaines lois en conséquence.

Le Comité reprend l'étude de l'article 2.

MM. Berg et Mills, de l'«*Alberta Cattle Commission*», font une déclaration et répondent aux questions.

Il est convenu,—Que les documents suivants soient publiés en appendice aux procès-verbal et témoignages de ce jour:

1. Mémoire de l'«*Alberta Cattle Commission*». (*Voir Appendice «TRPT-59»*)
2. Annexe au mémoire de l'«*Alberta Cattle Commission*». (*Voir Appendice «TRPT-60»*)

M. Watt, de la «*Western Stock Growers Association*», fait une déclaration puis, avec les autres témoins, répond aux questions.

M. Price, de l'«*Alberta Feed Grain Users Association*», fait une déclaration et répond aux questions.

Messrs. Elofson and Saynor from the Alberta Cattle Feeders Association made statements and answered questions.

It was agreed,—That the following be printed as appendices to this day's Minutes of Proceedings and Evidence:

1. Brief submitted by the Western Stock Growers Association. (See Appendix "TRPT-61")
2. Brief submitted by the Alberta Feed Grain Users Association. (See Appendix "TRPT-62")
3. Brief Submitted by the Alberta Cattle Feeders' Association. (See Appendix "TRPT-63")

Mr. Felstad from the Alberta Pork Producers Marketing Board made a statement and, with the witnesses, answered questions.

Mr. Weber from the Alberta Swine Breeders Association made a statement and answered questions.

Mr. Gordon Reid from the Western Barley Growers Association made a statement and, with the witnesses, answered questions.

Mr. Barg from the Alberta Soft White Spring Wheat Growers Association made a statement and, with the witnesses, answered questions.

It was agreed,—That the following be printed as appendices to this day's Minutes of Proceedings and Evidence:

1. Brief submitted by the Alberta Pork Producers Marketing Board. (See Appendix "TRPT-64")
2. Brief submitted by the Alberta Swine Breeders Association. (See Appendix "TRPT-65")
3. Brief submitted by the Western Barley Growers Association. (See Appendix "TRPT-66")
4. Brief submitted by the Alberta Soft White Spring Wheat Growers Association. (See Appendix "TRPT-67")

At 6:45 o'clock p.m., the Committee adjourned until 8:00 o'clock p.m. this day.

EVENING SITTING

(156)

The Standing Committee on Transport met, in Edmonton, at 8:30 o'clock p.m. this day, the Chairman, Mr. Dionne (Northumberland—Miramichi) presiding.

Members of the Committee present: Messrs. Benjamin, Bockstael, Dionne (Northumberland—Miramichi), Ferguson, Flis, Mayer, Mazankowski, Neil and Ostiguy.

Alternates present: Mr. Althouse, Mrs. Côté, Messrs. Hargrave, Loiselle, Malone, Schellenberger, Tardif and Tessier.

Other Members present: Messrs. Elzinga, Shields and Thacker.

In attendance: Mr. Keith Thompson, Senior Counsel, Canadian Transport Commission and Mr. John Christopher, Research Officer, Library of Parliament.

Witnesses: From The Canadian Chemical Producers' Association: Mr. J.M. Hay, Chairman, CCPA Board of Directors, Chairman, Dow Chemical Canada Inc., Sarnia, Ontario; Mr. W.L. Canniff, Assistant to the President, and

MM. Elofson et Saynor, de l'«*Alberta Cattle Feeders Association*», font une déclaration et répondent aux questions.

Il est convenu,—Que les documents suivants soient publiés en appendice aux procès-verbal et témoignages de ce jour:

1. Mémoire de la «*Western Stock Growers Association*». (Voir Appendice «TRPT-61»)
2. Mémoire de l'«*Alberta Feed Grain Users Association*». (Voir Appendice «TRPT-62»)
3. Mémoire de l'«*Alberta Cattle Feeders' Association*». (Voir Appendice «TRPT-63»)

M. Felstad, de l'«*Alberta Pork Producers Marketing Board*», fait une déclaration puis, avec les autres témoins, répond aux questions.

M. Weber, de l'«*Alberta Swine Breeders Association*», fait une déclaration et répond aux questions.

M. Gordon Reid, de la «*Western Barley Growers Association*», fait une déclaration puis, avec les autres témoins, répond aux questions.

M. Barg, de l'«*Alberta Soft White Spring Wheat Growers Association*», fait une déclaration puis, avec les autres témoins, répond aux questions.

Il est convenu,—Que les documents suivants soient publiés en appendice aux procès-verbal et témoignages de ce jour:

1. Mémoire de l'«*Alberta Pork Producers Marketing Boards*». (Voir Appendice «TRPT-64»)
2. Mémoire de l'«*Alberta Swine Breeders Association*». (Voir Appendice «TRPT-65»)
3. Mémoire de la «*Western Barley Growers Association*». (Voir Appendice «TRPT-66»)
4. Mémoire de l'«*Alberta Soft White Spring Wheat Growers Association*». (Voir Appendice «TRPT-67»)

A 18h45, le Comité suspend ses travaux jusqu'à 20 heures ce même jour.

SÉANCE DU SOIR

(156)

Le Comité permanent des transports se réunit aujourd'hui à 20h30, à Edmonton, sous la présidence de M. Dionne (Northumberland—Miramichi), président.

Membres du Comité présents: MM. Benjamin, Bockstael, Dionne (Northumberland—Miramichi), Ferguson, Flis, Mayer, Mazankowski, Neil et Ostiguy.

Substituts présents: M. Althouse, M^{me} Côté, MM. Hargrave, Loiselle, Malone, Schellenberger, Tardif et Tessier.

Autres députés présents: MM. Elzinga, Shields et Thacker.

Aussi présents: M. Keith Thompson, conseiller principal, Commission canadienne des transports, et M. John Christopher, chercheur, Bibliothèque du Parlement.

Témoins: De l'Association canadienne des fabricants de produits chimiques: M. J.M. Hay, président du conseil d'administration de l'ACFPC et président de «*Dow Chemical Canada Inc.*», Sarnia (Ontario); M. W.L. Canniff, adjoint du

Director, Special Projects Canadian Chemical Producers' Association, Ottawa, Ontario; Mr. J.P. Sutherland, Executive Vice-President, Alberta Gas Ethylene Company Ltd., Calgary, Alberta; Mr. I.T. Brownlie, Plant Manager, Celanese Canada Inc., Edmonton, Alberta and Mr. D. Champ, Vice-President and General Manager, Chemicals Union Carbide Canada Limited, Toronto, Ontario. *From Sultran Limited*: Mr. William Tett, Vice-President. *From Burns Foods Limited*: Mr. Arthur J.E. Child, President and Chief Executive Officer and Mr. Bradich, Vice-President, Burns Meats Ltd. *From L.K. Resources Ltd.*: Mr. Gerry Kaumeyer, Chairman.

The Committee resumed consideration of Bill C-155, An Act to facilitate the transportation, shipping and handling of western grain and to amend certain Acts in consequence thereof.

The Committee resumed consideration of Clause 2.

Mr. Hays from The Canadian Chemical Producers' Association made a statement and with the witnesses, answered questions.

Mr. Tett from Sultran Limited made a statement and answered questions.

Mr. Child from Burns Foods Limited made a statement and, with the witness, answered questions.

Mr. Kaumeyer from L.K. Resources Ltd. made a statement and answered questions.

It was agreed,—That the following be printed as appendices to this day's Minutes of Proceedings and Evidence:

1. Brief submitted by The Chemical Producers' Association. (*See Appendix "TRPT-68"*)
2. Brief submitted by Burns Foods Limited. (*See Appendix "TRPT-69"*)
3. Brief submitted by L.K. Resources Ltd. (*See Appendix "TRPT-70"*)

At 10:40 o'clock p.m., the Committee adjourned until 9:00 o'clock a.m., August 3, 1983.

président et directeur des projets spéciaux de l'Association canadienne des fabricants de produits chimiques, Ottawa (Ontario); M. J.P. Sutherland, vice-président, «*Alberta Gas Ethylene Company Ltd.*», Calgary (Alberta); M. I.T. Brownlie, directeur d'usine, Celanese Canada Inc., Edmonton (Alberta); et M. D. Champ, vice-président et directeur général, «*Chemicals Union Carbide Canada Ltd.*», Toronto (Ontario). *De «Sultran Limited»*: M. William Tett, vice-président. *De «Burns Foods Limited»*: M. Arthur J.E. Child, président-directeur général, et M. Bradich, vice-président, «*Burns Meats Ltd.*». *De «L.K. Resources Ltd.»*: M. Gerry Kaumeyer, président.

Le Comité reprend l'étude du projet de loi C-155, Loi visant à faciliter le transport, l'expédition et la manutention du grain de l'Ouest et modifiant certaines lois en conséquence.

Le Comité reprend l'étude de l'article 2.

M. Hay, de l'Association canadienne des fabricants de produits chimiques, fait une déclaration puis, avec les autres témoins, répond aux questions.

M. Tett, de «*Sultran Limited*», fait une déclaration et répond aux questions.

M. Child, de «*Burns Foods Limited*», fait une déclaration puis, avec l'autre témoin, répond aux questions.

M. Kaumeyer, de «*L.K. Resources Ltd.*», fait une déclaration et répond aux questions.

Il est convenu,—Que les documents suivants soient publiés en appendice aux procès-verbal et témoignages de ce jour:

1. Mémoire de l'Association canadienne des fabricants de produits chimiques. (*Voir Appendice «TRPT-68»*)
2. Mémoire de «*Burns Foods Limited*». (*Voir Appendice «TRPT-69»*)
3. Mémoire de «*L.K. Resources Limited*». (*Voir Appendice «TRPT-70»*)

A 22h40, le Comité suspend ses travaux jusqu'au 3 août 1983 à 9 heures.

Le greffier du Comité

Santosh Sirpaul

Clerk of the Committee

EVIDENCE

*(Recorded by Electronic Apparatus)**[Texte]*

Tuesday, August 2, 1983

• 0900

The Chairman: Order, please. It is a privilege and an honour for the House of Commons Standing Committee of Transport to be in Edmonton during the consideration of Bill C-155, an Act to facilitate the transportation, shipping and handling of western grain and to amend certain Acts in consequence thereof.

I would like to advise members of the press that they may take as many pictures as they like before and after meetings of the committee. However, according to the rules of the House of Commons they are not allowed to record or take pictures during the meeting.

I would like to take just a moment to introduce the members of Parliament who are part of these committee hearings today. I am going to introduce them by name only, rather than by name and constituency, in the interest of saving time and in case I might forget the name of somebody's constituency. My trusty clerk has it all written down.

I will name them in alphabetical order and I would ask each member to stand briefly when I call his name: Mr. Les Benjamin, the NDP member from Regina West; Mr. Robert Bockstael, the vice-chairman of the committee, Liberal from St. Boniface; Madam Eva Côté, Liberal from Rimouski-Témiscouata; Ralph Ferguson, Liberal from Lambton—Middlesex; Jesse Flis, Parkdale—High Park, and Parliamentary Secretary to the Minister of Transport; Bernard Loiselle, Liberal, Verchères; Arnold Malone, Progressive Conservative, Crowfoot; Charles Mayer, Progressive Conservative, Portage—Marquette; the Hon. Don Mazankowski, P.C., Vegreville; Doug Neil, P.C., Moose Jaw; Marcel Ostiguy, Liberal, Saint-Hyacinthe—Bagot; Alain Tardif, Liberal, Richmond—Wolfe; Claude Tessier, Liberal, Mégantic—Compton—Stanstead; Mr. Gordon Towers, P.C., Red Deer; Mr. David Kilgour, P.C., Edmonton—Strathcona; Mr. Peter Elzinga, P.C., Pembina; and Mr. Bill Yurko, Independent, Edmonton East, right here.

I welcome all members to the committee. Oh—Gordon Taylor; Mr. Taylor, you are welcome to join us at the table if you wish. Mr. Taylor is the P.C. member for Bow River. That is it.

I would like to advise all of those who will be appearing before the committee that we are here to discuss Bill C-155. Because of the restraints of time, I am going to be rather strict on what I consider to be irrelevant to Bill C-155. I would ask the co-operation of all witnesses in making sure that we can hear everyone who wants to be heard.

We are on Clause 2. It is my pleasure this morning . . .

On a point of order, Mr. Mazankowski.

TÉMOIGNAGES

*(Enregistrement électronique)**[Traduction]*

Le mardi 2 août 1981

Le président: À l'ordre, s'il vous plaît. C'est un privilège et un honneur pour le Comité permanent des transports de la Chambre des communes de se trouver à Edmonton pour l'étude du Bill C-155, une loi destinée à faciliter le transport, l'expédition et la manutention des céréales de l'Ouest et à amender en conséquence certaines autres lois.

J'aimerais informer les membres de la presse qu'ils sont autorisés à prendre toutes les photos qu'ils désirent avant et après les réunions du Comité. Cependant, d'après les règlements de la Chambre des communes, ils ne sont pas autorisés à enregistrer ou à prendre des photos pendant la réunion.

J'aimerais simplement prendre quelques instants pour présenter les députés qui participent aux audiences de ce Comité aujourd'hui. Je les présenterai uniquement par leur nom plutôt que par leur nom et leur circonscription, à la fois pour gagner du temps et au cas où j'oublierais le nom de la circonscription de quelqu'un. Le greffier a tout marqué par écrit.

Je les nommerai par ordre alphabétique et prierai chacun de se lever brièvement lorsqu'il entendra son nom: M. Les Benjamin, député du NPD de l'Ouest de Régina; M. Robert Bockstael, vice-président du Comité et député libéral de St. Boniface; M^{me} Eva Côté, député libéral de Rimouski—Témiscouata; Ralph Ferguson, député libéral de Lambton—Middlesex; Jesse Flis, de Parkdale—High Park et secrétaire parlementaire du ministre des Transports; M. Bernard Loiselle, député libéral de Verchères, M. Arnold Malone, député progressiste-conservateur de Portage—Marquette; l'honorable Don Mazankowski, P.C., Vegreville; M. Doug Neil, P.C., Moose Jaw; M. Marcel Ostiguy, libéral, Saint-Hyacinthe—Bagot; M. Alain Tardif, libéral, Richmond—Wolfe; M. Claude Tessier, libéral, Mégatic—Compton—Stanstead; M. Gordon Towers, P.C., Red Deer; M. David Kilgour, P.C. Edmonton—Strathcona; M. Peter Elzinga, P.C., Pembina et M. Bill Yurko, député indépendant, est d'Edmonton, ici même.

Je souhaite la bienvenue à tous les membres du Comité. Oh!, Gordon Taylor; monsieur Taylor, vous êtes invité à vous joindre à nous à cette table si vous le désirez. M. Taylor est le député progressiste-conservateur de Bow River. C'est tout.

J'aimerais informer tous ceux qui témoigneront devant le Comité que nous sommes ici pour discuter du Bill C-155. En raison des contraintes de temps, j'entends être assez strict à propos de ce que je considère n'avoir aucun rapport avec le Bill C-155. Je demanderai à tous les témoins de faire un effort pour que tous les intervenants puissent se faire entendre.

Nous en sommes à la clause 2. J'ai le plaisir ce matin . . .

Un rappel au Règlement, monsieur Mazankowski.

[Text]

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, it is customary for a committee of this sort to have copies printed of the proceedings. I think in view of the importance of the issue before us it would be fitting to have additional copies printed, both in English and in French. This is just a suggestion or amendment, but I would suggest that we have an additional 3,000 copies printed in English and 1,000 in French. They are bilingual; okay, so an additional 3,000 copies.

The Chairman: That would be a total of 4,000.

Mr. Mazankowski: Yes.

The Chairman: Rather than take up the time of the committee discussing this motion, I wonder if I could suggest that in a steering committee later today we discuss this motion and come back with a recommendation to the entire committee that we could pass in the morning. Would that be agreeable, Mr. Mazankowski?

Mr. Mazankowski: I was under the impression that it was discussed at some point in the steering committee. I am not sure there was a recommendation, but if . . .

The Chairman: Let me put the motion myself, if that is agreeable.

Is it agreed that we increase the number of copies from 1,000 to 4,000?

Some hon. Members: Agreed.

The Chairman: I might note that Mr. Gordon Towers, the P.C. member of Parliament for Red Deer, has just joined us. I am sorry—Bert Hargrave, from Medicine Hat.

Mr. Hargrave: Thank you.

The Chairman: I am sorry, Bert. They say a rose by any other name is still a rose; I do not know if that applies to a thorn or not.

It is my pleasure this morning to welcome the Government of Alberta, represented by the Hon. E. L. Fjordbotten, Minister of Agriculture. I would ask Mr. Fjordbotten to introduce the colleagues he has with him.

The Hon. E. L. Fjordbotten (Minister of Agriculture, Government of Alberta): Thank you, Mr. Chairman. With me is Michael Checkland, who is with our Federal and Intergovernmental Affairs Department; Mr. Ray Bassett, from the Economic Development Department; Mr. Clarence Roth, the Deputy Minister from the Economic Development Department; Frank Kehoe, from the Department of Agriculture; also Doug Radke, an Assistant Deputy Minister in the Department of Agriculture.

The Chairman: Mr. Fjordbotten, would you like to make a brief statement before the beginning of questioning? I might advise you that you will have approximately an hour and ten minutes for your statement and your questioning.

[Translation]

M. Mazankowski: Monsieur le président, la coutume veut que lorsqu'un comité de ce genre siège, il y ait des comptes rendus imprimés des délibérations. Je pense que compte tenu de l'importance de la question qui nous préoccupe, il importerait de faire imprimer des exemplaires supplémentaires, aussi bien en anglais qu'en français. Ce n'est qu'une suggestion ou un amendement, mais je proposerais que l'on fasse imprimer en anglais 3,000 copies et en français 1,000 copies de plus. C'est publié dans les deux langues; très bien, donc 3,000 copies de plus.

Le président: Cela ferait un total de 4,000.

M. Mazankowski: C'est bien ça.

Le président: Plutôt que d'empiéter sur le temps de ce Comité pour discuter de cette motion, je me permets de suggérer que l'on se penche plus tard sur la question au cours d'une réunion d'un Comité de direction et que l'on soumette ensuite une recommandation à l'ensemble du Comité dans la matinée. Est-ce que cela serait acceptable, monsieur Mazankowski?

M. Mazankowski: J'avais l'impression que la question avait été abordée à un moment donné lors d'une réunion du Comité de direction. Je ne suis pas sûr qu'une recommandation avait été faite mais si . . .

Le président: Permettez-moi de présenter moi-même la motion, si cela vous convient.

Êtes-vous d'accord pour que l'on augmente le nombre d'exemplaires qui passerait de 1,000 à 4,000?

Des voix: Entendu!

Le président: Je pourrais souligner que M. Gordon Towers, député progressiste-conservateur pour Red Deer vient de se joindre à nous. Pardon, Bert Hargrave de Medicine Hat.

M. Hargrave: Merci.

Le président: Toutes mes excuses, monsieur Hargrave. J'espère bien que vous ne vous en formaliserez pas.

J'ai le grand plaisir ce matin d'accueillir le gouvernement de l'Alberta, représenté par l'honorable E.L. Fjordbotten, ministre de l'Agriculture. Je prierai M. Fjordbotten de présenter les collègues qui l'accompagnent.

L'honorable E.L. Fjordbotten (ministre de l'Agriculture, gouvernement de l'Alberta): Merci, monsieur le président. À mes côtés, M. Michael Checkland, qui est rattaché à notre ministère des Affaires fédérales et intergouvernementales; M. Ray Bassett, du ministère du Développement économique; M. Frank Kehoe, du ministère de l'Agriculture et M. Doug Radke, sous-ministre adjoint au ministère de l'Agriculture.

Le président: Monsieur Fjordbotten, aimeriez-vous faire une brève déclaration avant le début de la période de questions? J'aimerais préciser que vous aurez à votre disposition environ une heure et dix minutes pour votre exposé et vos questions.

[Texte]

Mr. Fjordbotten: Thank you very much, Mr. Chairman, and members of the Standing Committee on Transport. On behalf of the Government of Alberta, I welcome you to the Province of Alberta. I would like to say that we are extremely pleased that you are holding hearings in Edmonton on a matter that is so crucial to the basic economic future of our province.

We have filed with your clerk this morning an official copy of our brief. There are some small corrections that were made from the original earlier draft that was filed with you; they are just small changes and editorial changes. It is put in this type of a cover and that is the official copy of our written presentation.

We are very encouraged that the committee is holding hearings in the province. We believe that holding such a hearing is a sign that your committee is prepared to make a conscious and determined effort to improve western Canada's prospects for economic development and encourage improvement and efficiency in the grain handling and transportation system.

Mr. Chairman, despite having many significant opportunities, Alberta's economy faces an ongoing challenge; that ongoing challenge is transportation. The province is located farther from tidewater without direct water access than most of its world competitors. In order for Alberta to compete effectively, the province requires the most cost-efficient and productive transportation system possible. No other challenge has similar implications for Alberta or western Canada. Unless this transportation challenge is soon met, opportunities and associated economic benefits may be lost.

• 0910

Mr. Chairman, in our brief we have described Alberta's primary and secondary agricultural industries. As well, we have provided a comprehensive summary of events that led from the building of a transcontinental railway to the drafting of Bill C-155, which brought us here today. I will leave most of that material for the committee to study at their leisure, and I am sure most of the committee members have already read and studied the brief.

The history of the statutory grain freight rate issue, more commonly called the problem of the Crow rate, is at best complicated. It is a story that has romance and tragedy and suspense and success and failure. Indeed, its threads even trace much of the history of western Canada, bringing out some of the best and some of the worst in east-west relations. The Crow is a story of politics and of farmers, of industry and of marketing, of the desire of both individuals and companies to make a dollar. The problem is the Crow today means even more. It impacts employment, capital investment, economic development, agricultural processing and government revenues and expenditures. It has been highlighted in many studies and reports, and the Crow costs almost every segment of Canadian agriculture from the primary producer to the government; and

[Traduction]

M. Fjordbotten: Merci beaucoup, monsieur le président et membres du Comité permanent des transports. Au nom du gouvernement de l'Alberta, je vous souhaite la bienvenue en Alberta. J'aimerais souligner que nous sommes extrêmement honorés et ravis que vous ayez choisi de tenir vos audiences à Edmonton sur une question qui est si capitale pour l'avenir économique de notre province.

Nous avons remis à votre greffier ce matin une version officielle de notre exposé. Il y a quelques petites corrections qui ont été apportées à la version originale qui vous avait été remise; ce ne sont que de légères modifications et quelques changements apportés à la rédaction. Nous avons choisi ce type de couverture et c'est la version officielle de notre exposé écrit.

C'est pour nous très encourageant que le Comité tienne des audiences dans la province. Nous croyons que c'est là un signe que votre Comité est prêt à faire un effort conscient et réel en vue d'améliorer les perspectives d'expansion économique pour l'Ouest canadien et de promouvoir l'amélioration et l'efficacité du système de manutention et de transport des céréales.

Monsieur le président, en dépit des nombreux débouchés importants que nous avons, l'économie de l'Alberta fait face à un défi permanent; celui du transport. La province est située plus loin de l'océan que la plupart de ses concurrents et n'a pas d'accès direct à la mer. Pour que l'Alberta puisse exercer une concurrence efficace, son système de transport doit être le plus rentable et le plus productif possible. Il n'existe aucun autre défi qui ait des répercussions analogues pour l'Alberta ou l'Ouest canadien. À moins que l'on ne relève bientôt ce défi dans le domaine du transport, on pourrait bien passer à côté des débouchés et des avantages économiques y afférents.

Monsieur le président, nous avons décrit, dans notre mémoire, les industries agricoles primaires et secondaires de l'Alberta. En outre, nous avons fourni un résumé exhaustif de l'évolution de la situation, de la construction du chemin de fer transcontinental au projet de loi C-155, sur lequel nous nous penchons aujourd'hui. Je laisse la plupart des documents au Comité, pour qu'il les étudie à son gré, et je suis persuadé que la majorité des membres du Comité ont déjà lu et analysé le mémoire.

L'évolution de la question du tarif céréalier réglementaire, mieux connu sous le nom de tarif du Nid-de-Corbeau, est, au mieux, complexe. C'est un alliage d'amour et de travail, de suspense, de réussite et d'échec. En fait, elle suit, en grande partie, le cours de l'histoire de l'Ouest canadien, mettant au jour les aspects les plus positifs comme les plus négatifs des relations entre l'Est et l'Ouest. L'histoire du Nid-de-Corbeau met en jeu le monde de la politique comme de l'agriculture, de l'industrie comme de la commercialisation, et son thème est la recherche du profit, pour les individus comme les entreprises. La difficulté, c'est qu'à l'heure actuelle, le Nid-de-Corbeau implique davantage d'éléments, à cause de ses effets sur l'emploi, l'investissement, le développement économique, la transformation des produits agricoles et les revenus et dépenses

[Text]

then, resolving the issue, we believe the solution must provide needed incentives for tomorrow's grain handling and transportation system, not just band-aids to patch up yesterday's problems.

On February 1, 1983, the federal Minister of Transport announced the Western Transportation Initiative:

The Government expects that its decisions will provide a major stimulus to economic development in the 1980's and beyond, as a result of:

1. Major investment programs by the railways stemming from the new system to compensate them for moving grain;

2. The reduction in distortions in the western agricultural economy, which should result in more processing, livestock production and crop diversification;

3. Additional measures to promote agricultural development across Canada, and to enable industries and producers in the West to take advantage of the opportunities presented by the major expansion of the western railway system.

The Western Transportation Initiative did not fully meet Alberta's expectations, but it was viewed as really a necessary first step toward continued agricultural growth and development.

The Alberta government has maintained a consistent position for the last decade on the need to improve grain handling and value-added processing. Each proposal or initiative, including Bill C-155, has been evaluated in light of the province's grain handling transportation policy. Central to this policy is a recognition of the need for a successful resolution of the statutory rate issue. The province's guiding principles in developing their position with respect to the statutory rate change have been the retention of the Crow benefit for farmers, removal of disincentives to value-added processing, improvement in rail capacity and efficiency, provision of an adequate revenue for railways relative to costs of moving grain, and legislated and regulated rate formulas.

These principles reflect the complex and interrelated nature of the issues to be considered in the development of a comprehensive grain transportation policy. Sufficient rail capacity is essential to the Alberta government's goal of economic development. However, investment will occur only if railways are adequately compensated. Alberta's agricultural processing industry requires a freight rate structure that does not discriminate between the export of raw grains and products processed from those grains.

[Translation]

de l'état. Nombre d'études et de rapports ont mis ses répercussions en évidence, et presque tout le secteur de l'agriculture canadienne, du producteur primaire au gouvernement, en assume les frais; et, pour résoudre le problème, nous croyons qu'il faut appliquer les stimulants qui s'imposent au réseau de manutention et de transport des céréales de demain, non se contenter de pallier les problèmes du passé.

Le 1^{er} février 1983, le ministre fédéral des Transports a annoncé l'Initiative en faveur d'un transport amélioré dans l'Ouest.

Le gouvernement est persuadé que ses décisions stimuleront sensiblement l'expansion économique dans les années 80 et celles qui suivront, grâce aux éléments suivants:

1. Les grands projets d'immobilisation mis en oeuvre par les sociétés ferroviaires, par suite de l'adoption de nouvelles mesures visant à leur remettre une partie des subventions au titre du transport céréalier;

2. L'atténuation des distorsions dans l'économie agricole de l'Ouest, qui devrait donner lieu à une augmentation des activités de transformation et de production animale et de la diversification des cultures;

3. Des mesures supplémentaires destinées à favoriser le développement de l'agriculture dans tout le Canada et à permettre aux industries et aux producteurs de l'Ouest de tirer parti des possibilités issues de l'expansion importante du réseau ferroviaire de l'Ouest.

L'Initiative en faveur d'un transport amélioré dans l'Ouest ne répondait pas à toutes les attentes de l'Alberta, mais elle était considérée comme une première étape nécessaire de la croissance et du développement de l'agriculture.

Le gouvernement albertain maintient une position cohérente depuis dix ans sur la nécessité d'améliorer la manutention des céréales et la transformation des produits. Chaque proposition ou initiative, y compris le Bill C-155, a été évaluée à la lumière de la politique de la province en matière de transport et de manutention des céréales. L'élément central de cette politique est que l'on a reconnu la nécessité de trouver une solution satisfaisante à la question du tarif réglementaire. La province a établi sa position sur la modification du tarif réglementaire en fonction des principes directeurs suivants: maintien de l'allocation du Nid-de-Corbeau aux exploitants agricoles, retrait des déstimulants au titre de la transformation des produits, amélioration du potentiel et de l'efficacité des chemins de fer, garantie d'un revenu adéquat pour les sociétés ferroviaires par rapport aux frais du transport céréalier et formules de tarification inscrites dans la loi et réglementées.

Ces principes reflètent la nature complexe et interreliée des questions en jeu dans l'établissement d'une politique exhaustive en matière de transport céréalier. Que le potentiel ferroviaire soit suffisant est une condition essentielle de l'objectif de développement économique du gouvernement albertain. Toutefois, les sociétés ferroviaires ne procéderont à des investissements que si elles reçoivent des subventions adéquates. L'industrie albertaine de la transformation des produits agricoles a besoin d'une structure de tarifs marchandes qui n'établit pas de distinction entre l'exportation des céréales brutes et les produits dérivés de ces céréales.

[Texte]

There is a noteworthy similarity between the Alberta government principles and the federal government's policy objectives. Farm organizations across western Canada have generally accepted criteria similar to the Government of Alberta. In particular, commodity groups, farm organizations, crushers and grain companies have accepted that the statutory rate is a disadvantage to local value-added processing.

In the 1982 and 1983 policy statements on western rail transportation the federal government announced objectives that formed part of a broad western transportation policy. These objectives are not met in Bill C-155.

As such, Bill C-155 has major deficiencies which will render it ineffective in meeting the needs of agriculture and economic development in western Canada.

First of all, Bill C-155 lacks both major guiding principles and a statement of policy. These really must be included if the specific measures proposed in the bill are to be relevant to longer-term goals and the results achieved are to be subject to valid evaluation.

Second, the bill's critical shortcoming is that it does not address the opportunities for economic diversification in western Canada. The bill does nothing to ease or to correct distortions and disincentives associated with the statutory rate. In fact, raw products and jobs will continue to be exported from western Canada. That really is not acceptable.

Third, Bill C-155 ignores the comprehensive approach required to resolve the grain transportation issue. Rather, it addresses transportation capacity on an ad hoc basis. This is a stopgap measure which most responsible parties have rejected as a long-term solution. Funds should be directed toward two ends: increased rail capacity and improved grain system efficiency and performance.

Fourth, the bill does not adequately address producers' concerns regarding their ability to pay. Grain producers are already caught between depressed prices and rising costs. It is unacceptable to place a further burden on them. Immediate producer protection must be included in legislation.

The federal government February 1, 1983 policy decision, the Western Transportation Initiative, suggested a solution to western problems:

A system of payment to producers would provide increased scope for economic decision making by individuals and, in consequence, give more play to marketing forces. Of particular importance is that it would reduce existing economic distortions and, in the medium term, should lead to growth and efficiency in the grain transportation system.

[Traduction]

Les principes du gouvernement de l'Alberta et les objectifs directeurs du gouvernement fédéral ont une similitude frappante. Les associations d'exploitants agricoles de l'Ouest canadien ont généralement accepté un critère semblable à celui du gouvernement de l'Alberta. Plus particulièrement, les groupes de producteurs, les organismes agricoles, les entreprises de trituration et les sociétés céréalières ont admis que le tarif réglementaire ne favorise pas la transformation locale des produits.

Dans ses énoncés de politique de 1982 et 1983 sur le transport ferroviaire dans l'Ouest, le gouvernement fédéral a rendu publics des objectifs qui s'intégraient à une politique plus vaste de transport dans l'Ouest. Le Bill C-155 ne répond pas à ces objectifs.

En soi, le projet de loi C-155 comporte des lacunes majeures, qui ne lui permettront pas de répondre aux besoins requis par l'expansion agricole et économique de l'Ouest canadien.

Premièrement, le Bill C-155, n'énonce ni de principes directeurs importants ni d'orientation, bien qu'il le faille pour que les mesures précises qui y sont proposées soient appropriées aux objectifs à plus long terme et que les résultats atteints puissent être évalués de façon valable.

Deuxièmement, la principale lacune du projet est qu'il ne se penche pas sur les possibilités de diversification économique dans l'Ouest canadien. Il n'allège ni ne pallie les distorsions et les déstimulants suscités par le tarif réglementaire. En fait, on continuera d'exporter de l'Ouest canadien les matières brutes et les emplois. C'est tout à fait inacceptable.

Troisièmement, le projet de loi C-155 ne fait aucun cas de l'approche exhaustive requise pour résoudre la question du transport céréaliier. Il analyse plutôt le potentiel de transport de façon ponctuelle. C'est une mesure intérimaire que la plupart des parties en cause ont rejeté comme solution à long terme. Les fonds devraient être affectés à deux fins, soit l'augmentation du potentiel de transport ferroviaire et l'amélioration de l'efficacité et du rendement du réseau céréaliier.

Quatrièmement, le projet de loi ne répond pas adéquatement aux préoccupations des producteurs concernant leur aptitude à payer. Les céréaliculteurs doivent déjà se débattre entre des prix déprimés et des coûts à la hausse. On ne peut tolérer qu'un nouveau fardeau leur soit imposé. Les mesures législatives doivent inclure des dispositions visant à les protéger dans le plus bref délai.

La décision de principe annoncée par le gouvernement fédéral, le 1er février 1983, soit l'initiative en faveur d'un transport amélioré dans l'Ouest, proposait une solution aux difficultés vécues dans l'Ouest:

Un système de subventions aux producteurs donnerait à ceux-ci une plus grande latitude pour prendre des décisions de nature économique et, par conséquent, plus de jeu aux forces du marché. Plus important encore, il entraînerait une réduction des distorsions économiques actuelles et, à moyen terme, devrait favoriser la croissance et l'efficacité du réseau de transport céréaliier.

[Text]

Under Bill C-155 the entire Crow benefit would be paid directly to the railways; thus the effective freight rate for grain will remain below the true cost of transporting grain. The Government of Alberta must therefore conclude that the federal government has abandoned its objectives to reduce existing economic distortions and to improve growth and efficiency in the grain transportation system.

At this point it really seems useful for me to pause and to point out that the activities of the Government of Alberta in grain handling and transportation have not been restricted to provision of advice to those that were involved in the business. We have recognized the importance of the grain industry in Alberta through significant provincial programs. Establishment of a barley futures market; the purchase of 1,000 hopper cars, which remain in use throughout western Canada; the financing of the majority of the costs of the Prince Rupert grain terminal are projects which transcend our borders and make a western Canadian contribution. I see that efforts have been made to ensure that port parity is a reality for Prince Rupert, and I urge you really to ensure that those provisions remain.

The purchase of the three former federal government inland terminals and their operation for Alberta farmers is a more specific example of our commitment to grain handling and transportation at the Alberta level, and we can add to that our activities in grain production, research, extension of marketing and policy analysis, which are respected highly all across Canada.

So we speak to this committee as a government that has an impressive record of contribution to grain-related projects which have directly benefited not just Albertans but all Canadians.

It is therefore with some sadness that we see the federal government making a mistake on the method of payment issue. That mistake, the payment of all the Crow benefit moneys directly to the railways, is the reason why, with some reluctance, we have tried for a compromise approach to the issue. It was our hope that we could avoid some of the damage that pay-the-railways approach does to the potential for development of our agricultural economy and reduce the divisions and tensions created amongst producers by Bill C-155.

Between the Government of Alberta and major farm organizations a proposal was developed to reduce domestic grain pricing distortion and minimize dilution of the Crow benefit by a system of payment that really addresses both anomalies.

• 0920

As no doubt you are aware, the proposal has not been supported by all organizations at the delegate level, but

[Translation]

En vertu du projet de loi C-155, l'allocation du Nid-de-Corbeau serait versée en totalité et directement aux sociétés ferroviaires et le tarif céréalier réel demeurerait donc inférieur au coût véritable du transport céréalier. Le gouvernement de l'Alberta doit donc conclure que l'administration fédérale a abandonné ses objectifs de réduire les distorsions économiques actuelles et de favoriser la croissance et l'efficacité du réseau de transport céréalier.

Il semble vraiment utile, à ce moment-ci, de s'arrêter pour souligner que les activités du gouvernement albertain en matière de manutention et de transport céréalier ne se sont pas limitées à conseiller ceux qui s'intéressaient à ce domaine. Nous avons reconnu l'importance de l'industrie céréalière en Alberta, en adoptant des programmes provinciaux majeurs en la matière. La création d'un marché à terme de l'orge, l'achat de 1,000 wagons-trémies encore utilisés dans tout l'Ouest canadien, le financement de la majorité des coûts de construction du silo terminus de Prince Rupert sont des projets dont la portée dépasse nos frontières et qui font la preuve de la contribution de l'Ouest canadien. Je sais que des efforts ont été faits pour garantir que Prince Rupert jouisse de la parité portuaire, et je vous incite fortement à vous assurer que ces dispositions restent dans la loi.

L'achat des trois silos intérieurs appartenant au gouvernement fédéral et leur exploitation par les agriculteurs de l'Alberta illustrent de façon plus précise l'engagement de l'Alberta face à la manutention et au transport céréaliers, sans parler de nos activités en matière de production céréalière, de recherche, de vulgarisation, de commercialisation et d'analyse de la politique, extrêmement bien accueillies dans tout le Canada.

C'est donc un gouvernement comptant à son actif un nombre impressionnant de contributions à des projets relatifs à la production céréalière qui ont bénéficié directement non seulement aux Albertains, mais aussi à tous les Canadiens, qui s'adresse à ce Comité.

Voilà pourquoi nous déplorons, dans une certaine mesure, que le gouvernement fédéral se méprenne sur la question de la méthode de paiement. C'est à cause de cette erreur, soit le paiement de la totalité de la subvention au titre du Nid-de-Corbeau directement aux sociétés ferroviaires, que nous avons tenté, sans grand enthousiasme, d'établir un compromis. Nous espérons éviter ainsi certaines des répercussions négatives de cette approche sur le potentiel d'expansion de notre économie agricole et restreindre les divisions et les tensions que le projet de loi C-155 a suscitées entre les producteurs.

Le gouvernement de l'Alberta et les grandes associations de producteurs agricoles ont établi une proposition visant à réduire les distorsions de la formule de tarification des céréales nationales et à éviter au maximum l'affaiblissement de l'avantage rattaché au tarif du Nid-de-Corbeau, grâce à l'établissement d'un système de subventions qui règle véritablement ces anomalies.

Comme vous le savez sans doute, la proposition n'a pas reçu l'appui des délégués de tous les organismes; cependant, elle

[Texte]

nonetheless it is a viable workable approach for distribution of the Crow benefit. The ideas within the proposal are capable of further refinement and negotiation and it is my hope that the committee will build on those concepts and continue to search for a compromise.

An important element of this proposal is, regardless of the payment method that a farmer chooses, a railway must publish a compensatory rate for all shipping points. This would help to remove the grain price distortion.

Two key factors were considered. First, it was agreed that payment of the Crow benefit directly to the railways would not significantly reduce distortion. In other words, Alberta grain prices are established on international markets and are fundamentally related to the price of grain in export position less the cost of transportation. Since grain transportation costs have been kept artificially low due to the statutory rate, local grain buyers pay artificially high or distorted grain prices. Second, it was agreed that proposed methods for paying the Crow benefit to all producers would cause a dilution effect. Dilution would result because a larger volume of grain would become eligible for the Crow benefit. Since the Crow benefit currently applies only to grain shipped under the statutory rate increasing the volume of grain eligible for the Crow benefit, it would dilute the benefit for producers shipping under the statutory rate.

The proposal which has been referred to as "Double 80" encompasses a direct payment to the railways or, if the farmer chooses, a direct payment to the producers. In keeping with the February 21, 1983 Western Transportation Initiative, the \$204 million in the agricultural adjustment payments would be provided by the federal government between 1983 and 1986. These payments would further offset the dilution effect. Figure 1, you will note in our written brief, presents the portion of the distribution of the Crow benefit under Double 80.

Turning to other issues, Mr. Chairman, it is fundamental that in return for adequate compensation, the railways be required to provide meaningful investment, performance and system, guarantees. The new legislation must also promote efficiency and economy throughout the grain handling and transportation system, and Bill C-155 does not adequately address these needs. The most important consideration is efficiency.

Under Bill C-155, rules and regulations will continue to replace normal pricing signals in allocating transportation resources. Such regulation of the system will not allow the pricing mechanism to reflect new efficiencies. Only the federal government will be in a position to benefit from future railway cost savings. There is no incentive for farmers or grain

[Traduction]

constitue un plan pratique et rentable de distribution de l'allocation du Nid-de-Corbeau. Les idées contenues dans la proposition peuvent faire l'objet de modifications et de négociations supplémentaires, et j'espère que le Comité se fondera sur ces idées pour continuer à chercher un compromis.

Un des éléments importants de la proposition est que, peu importe la méthode de paiement choisie par un agriculteur, une société ferroviaire doit publier un tarif compensatoire pour tous les points d'expédition. Cette obligation contribuerait à éliminer la distorsion des prix céréaliers.

Deux facteurs clés ont été pris en considération. En premier lieu, il a été convenu que le paiement direct de l'allocation du Nid-de-Corbeau aux sociétés ferroviaires ne réduirait pas de façon marquée la distorsion entre les prix. En d'autres mots, les prix céréaliers de l'Alberta sont établis sur les marchés internationaux et sont fondamentalement liés au prix des céréales dans les points d'exportation, moins le coût du transport. Étant donné que les coûts du transport ont été maintenus, de façon artificielle, à des niveaux bas en raison du tarif statutaire, les acheteurs locaux de céréales paient des prix artificiellement élevés ou déséquilibrés. En deuxième lieu, il a été convenu que les méthodes proposées pour répartir l'allocation du Nid-de-Corbeau entre tous les agriculteurs produiraient un effet de dilution, parce qu'un plus gros volume de céréales serait visé par l'allocation. Comme l'allocation du Nid-de-Corbeau ne s'applique à l'heure actuelle qu'aux céréales expédiées en vertu du tarif statutaire, le fait d'augmenter le volume de céréales visé par cette allocation entraînerait une dilution des avantages à répartir entre les producteurs qui expédient leurs céréales en vertu du tarif statutaire.

La proposition connue sous le nom de «Double 80» prévoit un paiement direct aux sociétés ferroviaires ou, selon le choix de l'agriculteur, un paiement direct aux producteurs. Selon les termes du document intitulé «Initiative en faveur d'un transport amélioré dans l'Ouest» et daté du 21 février 1983, le gouvernement fédéral ferait des paiements d'adaptation agricole de l'ordre de 204 millions de dollars entre 1983 et 1986. Ces paiements contribueraient à remédier encore plus à l'effet de dilution. La figure 1 de notre exposé présente la distribution de l'allocation du Nid-de-Corbeau en vertu du «Double 80».

Examinons une autre question, monsieur le président. Il est essentiel que, en échange d'une compensation adéquate, les sociétés ferroviaires soient tenues de fournir un investissement important et une garantie d'efficacité et de service. La nouvelle loi doit également favoriser le fonctionnement efficace et économique de tout le système de manutention et de transport de céréales, et le projet de loi C-155 ne répond pas de façon adéquate à ces exigences. La question la plus importante est l'efficacité.

En vertu du projet de loi C-155, les règles et règlements continueront de remplacer les éléments habituels de fixation des prix pour la répartition des ressources de transport. Une telle réglementation du système ne permettra pas au mécanisme de fixation des prix de traduire la nouvelle efficacité. Seul le gouvernement fédéral sera dans une position lui permettant de tirer profit des économies de coût que réalise-

[Text]

companies to invest in improvement and expansion of the grain system, as there will be no real sharing of cost savings.

In addition, the grain-handling and transportation system decision-making is separate from funding responsibility. If the system is to work efficiently and be accountable, there must be a clear delegation of authority. In all other transportation systems, a shipper represents user needs. Bill C-155 recognizes this shortcoming and establishes a 21-member committee. Unfortunately, the committee is weighed heavily toward those groups and organizations who have a vested interest in the status quo and has no delegated authority to ensure system performance. A shipper must be designated to be responsible for farmers' interests by dealing with railways and establishing freight rates and co-ordinating shipments. Under Bill C-155 the most appropriate person to fulfil this function would be the grain transportation administrator. The combination of an agent responsible for their interests and the ability to choose to receive the Crow benefit directly allows farmers the opportunity to influence the system efficiency.

Now, on the matter of future cost-sharing, we note that the total costs of grain transportation will be shared between the federal government and western Canadian grain farmers. Farmers do not have the same ability as the federal government to increase their incomes or to deficit finance. In marketing agricultural commodities, a farmer must accept whatever the market will offer him. The railways have been essentially guaranteed the cost of transporting grain each year regardless of the tonnage hauled and commodity value; the railways' costs for moving grain will be calculated at a rate established to cover those costs.

Forcing producers to bear the first 6% of future cost increases without considering their ability to pay does not appear to be equitable sharing of rail-cost increases. As there is doubt that farmers will be able to pay higher freight rates, Bill C-155 should provide for a 4.5% limit on the producer's share of future cost increases for the period after 1985-1986. Future reviews would then determine if the limit should be altered.

The Government of Alberta is also concerned with the limitations placed on the grain shipments eligible for the Crow benefit. Farmers will have to bear all costs for grain shipments in excess of 31.1 million tonnes—a figure which we will already see exceeded in the 1982-1983 crop year. It seems unnecessary to add that it is a contradiction to charge more for extra production when the goal is to increase export sales.

To protect against financially burdensome freight rates, the federal government has indicated a willingness to consider a safety-net provision which would limit farmers' exposure to the

[Translation]

ront les sociétés ferroviaires. Il n'y a aucun élément qui puisse stimuler les agriculteurs ou les grainetiers à investir dans l'amélioration et l'expansion du réseau céréalier, car il n'y aura pas de partage réel des économies de coûts.

En outre, le pouvoir décisionnel relatif au réseau de manutention et de transport des céréales est séparé de la responsabilité de financement. Si l'on veut que le système soit efficace et imputable, la délégation de pouvoirs doit être bien définie. Dans tous les autres systèmes de transport, l'expéditeur représente les besoins des utilisateurs. Le projet de loi C-155 reconnaît cette lacune et établit un comité de 21 membres. Malheureusement, le comité est composé, en grande partie, de membres qui font partie de groupes et d'organismes intéressés à préserver le statu quo et il n'a aucun pouvoir pour assurer l'efficacité du système. Il faut charger un expéditeur de défendre les intérêts des agriculteurs, soit de négocier avec les sociétés ferroviaires et, de concert avec elles, d'établir les tarifs et de coordonner les expéditions. Aux termes du projet de loi C-155, la personne la plus apte à exercer cette fonction est l'administrateur du transport des céréales. En profitant des services d'un agent chargé de défendre leurs intérêts et en pouvant choisir de recevoir directement l'allocation du Nid-de-Corbeau, les agriculteurs ont la possibilité d'influer sur l'efficacité du système.

Parlons maintenant du futur partage des coûts. Nous remarquons que les coûts totaux du transport des céréales seront partagés entre le gouvernement fédéral et les céréaliculteurs de l'Ouest. Ces derniers ne peuvent pas augmenter leurs revenus ou financer leur déficit dans la même mesure que le gouvernement fédéral. L'agriculteur est forcé d'accepter, pour ses produits agricoles, ce que le marché lui offre. Quant aux sociétés ferroviaires, on leur a garanti essentiellement le coût du transport des céréales, peu importe le volume et la valeur des céréales transportés. On calculera les coûts du transport des céréales qu'elles assument à un taux établi pour couvrir ces coûts.

Forcer les producteurs à assumer les premiers 6 p. 100 des futures augmentations de coûts sans tenir compte de leur capacité de payer ne semble pas être une façon équitable de partager les hausses de coûts du transport ferroviaire des céréales. Comme il n'y a aucun doute que les agriculteurs pourront payer des tarifs de marchandises plus élevés, le projet de loi C-155 devrait imposer une limite de 4,5 p. 100 sur la part des augmentations de coûts que les producteurs devront assumer pour la période postérieure à 1985-1986. On pourrait déterminer plus tard si cette limite pourrait être modifiée.

Le gouvernement de l'Alberta est également préoccupé par les limites imposées aux expéditions céréalières visées par l'allocation du Nid-de-Corbeau. Les céréaliculteurs devront assumer tous les coûts pour les expéditions en sus de 31,1 millions de tonnes, volume qui a déjà été dépassé au cours de la campagne agricole 1982-1983. Il semble utile d'ajouter qu'il est contradictoire de taxer davantage la production excédentaire lorsqu'on cherche à augmenter les ventes d'exportation.

Afin de protéger les producteurs contre des tarifs marchandise trop lourds sur le plan financier, le gouvernement fédéral s'est dit prêt à envisager l'inclusion d'une clause de protection

[Texte]

risk of higher freight costs vis-à-vis grain returns. The federal proposal is to have freight charges limited to 10% of the weighted average price for a basket of western grains. This limit would represent the historical relationship that freight rates have had with grain prices, thereby maintaining farmers' traditional cost:returns ratio insofar as transportation is concerned.

An alternative safety net is recommended for consideration. This alternative is consistent with railways' value of service pricing used for captive shippers. Such a system would recognize the need to place a ceiling on the contribution which grain shipments would make to railway constant costs—that is, in years where grain prices drop dramatically the grain freight rates charged the producer would decline, but not below railway variable costs. Conversely, in years when grain prices are high, the rates would reflect the full contribution to constant costs allowed to the railways.

The construction of a safety net based on value of service pricing has a number of advantages. Most important is that it would provide lasting protection to farmers. Proposals calling for grain rates to remain at a fixed percentage of grain prices would become a growing financial burden on the federal government. As such, they might be eliminated, leaving the farmer unprotected. A second important advantage is that this form of safety net could take effect immediately. There would be no waiting to put it into effect.

Mr. Chairman, let me make one further suggestion before I summarize our position. There are matters within the rate structure itself which your committee should examine—particularly, the rate taper which adversely affects the Peace River country. The bill must, at a minimum, include a way to change the rate structure to prevent any undue impact on Peace River area producers who will be unfairly punished as a result of their distance from market. Without a pay-to-producer approach distributing the Crow benefit, it seems more difficult to offset that effect under this bill.

I might add that our Double 80 proposal would be of assistance in resolving the new lands issue that was a concern to Peace River area farmers under previous pay-to-producer proposals. You should also ensure that the importance of the BCR to the Peace River area farmers is not forgotten, and prevent higher rates being charged just because grain might have to be exchanged between the BCR and the CNR.

In a spirit of compromise, it should be possible to build a significant degree of consensus on the need for change in the statutory rate, and the need to meet objectives originally

[Traduction]

qui limiterait le risque que courent les producteurs devant faire face à des tarifs marchandises plus élevés, comparativement à leurs recettes céréalières. Le gouvernement fédéral propose de limiter la hausse des tarifs marchandises à 10 p. 100 du prix moyen pondéré d'un panier de céréales de l'Ouest. Cette limite représenterait le rapport que les tarifs marchandises ont eu, de tout temps, avec les prix céréaliers, permettant ainsi de maintenir le rapport coûts-recettes que connaissent habituellement les agriculteurs au chapitre du transport.

Nous vous soumettons un autre moyen d'assurer une protection aux producteurs. Ce moyen est conforme à la méthode de fixation des tarifs, fondée sur la valeur du service, qu'utilisent les sociétés ferroviaires à l'égard des expéditeurs captifs. Le système proposé reconnaît la nécessité de fixer un plafond à la contribution des expéditions céréalières aux coûts fixes des sociétés ferroviaires. Cela signifie que, les années où les prix céréaliers diminuent de façon marquée, les tarifs marchandises pour les céréales diminueraient également, mais pas au-dessous des coûts variables des sociétés ferroviaires. Par ailleurs, les années où les prix céréaliers sont élevés, les tarifs tiendraient compte de la pleine contribution aux coûts des sociétés ferroviaires.

La mise en place d'une clause de protection fondée sur la fixation des tarifs en fonction de la valeur du service présente un certain nombre d'avantages. Le plus important, c'est qu'une telle clause offrirait une protection permanente aux agriculteurs. Les propositions voulant que les tarifs marchandises pour les céréales soient fondés sur un pourcentage fixe des prix céréaliers pourraient toutes devenir un fardeau financier croissant pour le gouvernement fédéral. À ce titre, elles pourraient être éliminées, laissant l'agriculteur sans protection. Un second avantage, c'est que notre proposition pourrait entrer en vigueur immédiatement. Il n'y aurait pas besoin d'attendre.

Monsieur le président, permettez-moi de faire une autre suggestion avant de vous présenter le résumé de notre position. Il y a des aspects de la structure des tarifs que votre Comité devrait examiner, en particulier en ce qui concerne la région de Peace River qui est affectée de façon négative par cette structure. Le projet de loi doit, à tout le moins, comprendre une clause permettant de modifier la structure des tarifs, afin d'empêcher tout effet négatif sur les producteurs de la région de Peace River, injustement punis à cause de leur éloignement du marché. Si l'allocation du Nid-de-Corbeau n'est pas payée au producteur, il semble plus difficile de contrer cet effet, dans le cadre du projet de loi actuel.

J'aimerais ajouter que notre proposition du «Double 80» pourrait aider à résoudre la question des nouvelles terres qui préoccupait les agriculteurs de la région de Peace River dans les propositions précédentes prévoyant le paiement aux producteurs. Vous devriez également vous assurer qu'on n'oublie pas l'importance des B.C.R. pour les agriculteurs de la région de Peace River et empêcher qu'on impose des tarifs plus élevés simplement parce que les B.C.R. et le Canadien National puissent avoir à échanger des céréales.

Dans un esprit de compromis, on devrait pouvoir obtenir un certain consensus sur la nécessité de modifier le tarif statutaire et d'atteindre les objectifs proposés à l'origine par le gouverne-

[Text]

proposed by the federal government. But I must emphasize that major improvements to Bill C-155 are required if Alberta's agricultural sector is to realize stability and achieve its growth potential. We suggest nine basic amendments to Bill C-155 which will encourage grain transportation efficiency and economic development in western Canada.

1. There should be a statement of policy. Bill C-155 should be amended to include a statement of policy based on the objectives put forth in the Federal-Western Transportation Initiative of February 1983.

2. The payment mechanism: Producers should be allowed to decide the method by which they receive the Crow benefit and the federal share of cost increases.

3. Grain system performance: The Senior Grain Transportation Committee should be restructured, so that a majority of members represent western farmers and are free from vested interests in the grain-handling and transportation system.

• 0930

4. Grain transportation efficiency: The Grain Transportation Administrator should act as a shipper with sufficient authority to act on behalf of farmers.

5. Grain system investment: The railways should be required to publish annual detailed statements of source and application of funds and investment intentions.

6. There should be a safety net; a safety net based on the value-of-service pricing really should be instituted.

7. Future cost sharing: Farmers' share of inflation should really be limited to 4.5%.

8. Limitations on shipments: The federal government's Crow benefit limit of 31.1 million tonnes should be removed.

9. Reviews: A review of all federal acts, institutions, and regulations that govern the operation of the grain system should be undertaken every five years.

You may wish to refer to the technical appendices contained in our brief for further detail on the amendments we propose. They are all complete in our brief.

Mr. Chairman, I really thank you for the opportunity to address your committee and to urge upon you consideration of changes that are clearly required if the result of Bill C-155 is to have the positive effect we all hope for in Crow reform. I wish to say sincerely that I wish you every success in your deliberations. If you have any questions on our position or on any other matters in the brief, I would be happy to deal with them.

[Translation]

ment fédéral. Cependant, je dois souligner que des modifications importantes devront être apportées au projet de loi C-155 si l'on veut que le secteur agricole de l'Alberta parvienne à une certaine stabilité et réalise son potentiel de croissance. Nous proposons neuf modifications fondamentales au projet de loi C-155, qui assureront l'efficacité du transport des céréales et le développement économique de l'Ouest du Canada.

1. Énoncé de politiques—On devrait modifier le projet de loi C-155 afin qu'il comprenne un énoncé de politiques fondé sur les objectifs figurant dans le document fédéral intitulé «Initiative en faveur d'un transport amélioré dans l'Ouest», daté de février 1983.

2. Mécanismes de paiements—On devrait permettre aux producteurs de décider de la façon dont ils veulent recevoir les avantages du Nid-de-Corbeau et la part des augmentations de coûts assumée par le gouvernement fédéral.

3. Efficacité du réseau céréalier—On devrait restructurer le comité directeur sur le transport céréalier afin que la plupart de ses membres représentent les agriculteurs de l'Ouest et n'aient pas d'intérêts acquis dans le réseau de manutention et de transport des céréales.

4. Efficience du transport des grains: L'administrateur du transport des grains devrait agir comme expéditeur et avoir une autorité suffisante pour le faire au nom des fermiers.

5. Investissement—système des grains: On devrait obliger les chemins de fer à publier annuellement des états détaillés de la source et de l'usage des fonds, ainsi que des projets d'investissement.

6. Il faudrait une soupape de sécurité; une soupape de sécurité fondée sur la tarification selon la valeur des services devrait vraiment être instaurée.

7. Participation future aux frais: Il faut vraiment limiter à 4.5 p. 100 la part des fermiers dans le coût de l'inflation.

8. Limitation des expéditions: La limite de 31.3 millions de tonnes imposée par le gouvernement fédéral pour l'allocation du Nid-de-Corbeau devrait être supprimée.

9. Révisions: Une révision de toutes les lois, institutions et de tous les règlements qui régissent le système des grains devrait être faite tous les cinq ans.

Peut-être aimeriez-vous consulter les annexes techniques de notre mémoire pour obtenir plus de détails sur les amendements que nous proposons? Ils figurent tous dans notre mémoire.

Monsieur le président, je vous remercie sincèrement de m'avoir donné l'occasion de m'adresser à votre Comité et de vous inciter à étudier les changements qui s'imposent de toute évidence si nous voulons que le projet de loi C-155 ait, dans la réforme de l'allocation du Nid-de-Corbeau, les effets bénéfiques que nous espérons tous. Je tiens à vous dire sincèrement que je vous souhaite beaucoup de succès dans vos délibérations. Si vous avez quelque question à poser à propos de la position ou de quelque autre point énoncé dans le mémoire, je serai heureux d'y répondre.

[Texte]

Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you very much, Mr. Fjordbotten.

Before I go to questioning, is it the wish of the committee to have the official brief of the Alberta government appended to this day's proceedings?

Some hon. Members: Agreed.

The Chairman: Thank you. Now, I have the following names, and I will call on members in this order: Mr. Mazankowski, Mr. Benjamin, Mr. Bockstael, Mr. Mayer, Mr. Hargrave. Those are official members of the committee. I have names of some members who are not members of the committee but who are local members; as a matter of fairness and courtesy I would like to reserve some time before the end of questioning for local members to put questions.

So I would ask again that the questions and answers be as brief as possible. I intend, because Mr. Fjordbotten is the spokesman for the Government of Alberta and hence the people of Alberta in a very real sense, to have this session conclude at 10.30 a.m., if there is questioning sufficient to take us to that time. I think it is fair that the spokesman for all of Alberta should be given a bit of extra time.

Having said that, I will call on Mr. Mazankowski to begin the questioning; 10 minutes please, Mr. Mazankowski.

Mr. Mazankowski: Thank you, Mr. Chairman. Mr. Minister, I think the committee members would all agree that you have presented a very comprehensive and thoughtful brief here; I am sure that it will be very helpful as we plow through the contents of this very controversial and complicated legislation.

You do indicate in your presentation that major improvements are required if it is to meet the basic objectives that were outlined in the federal Transport minister's original objective, and indeed in meeting some of the primary objectives of agriculture in Alberta.

Having said that, however, if these major improvements will not or cannot be incorporated into this piece of legislation—for example, if in the event that the government in its wisdom chooses not to amend its method of payment, or if the government in its wisdom chooses not to accommodate some modification in the level in which the producers will be asked to pay increased freight rate charges—what would you suggest to this committee that we do with this piece of legislation?

Mr. Fjordbotten: Mr. Chairman, to Mr. Mazankowski, I would first of all just be extremely disappointed, because we have gone through a long long process where there have been many organizations involved and working hard to try to come up with a solution to this problem.

The federal minister stated on the introduction of this bill that there would be amendments that would be considered and

[Traduction]

Je vous remercie, monsieur le président.

Le président: Je vous remercie beaucoup, monsieur Fjordbotten.

Avant de passer aux questions, le Comité souhaite-t-il que le mémoire officiel du gouvernement de l'Alberta soit annexé au procès-verbal des délibérations de la journée?

Des voix: Oui.

Le président: Merci. J'ai ici les noms suivants, et je vais nommer les membres dans cet ordre: M. Mazankowski, M. Benjamin, M. Bockstael, M. Mayer, M. Hargrave. Ce sont les membres officiels du Comité. J'ai les noms de quelques personnes qui ne font pas partie du Comité, mais qui sont des membres locaux. Par mesure de justice et de courtoisie, j'aimerais, avant la fin de la période de questions, réserver du temps aux membres locaux pour qu'ils puissent poser des questions.

Je vous rappelle de nouveau que les questions et les réponses doivent être aussi brèves que possible. M. Fjordbotten étant le porte-parole du gouvernement de l'Alberta et, par conséquent, de la population de cette province, au sens très concret, j'ai l'intention de clore cette séance à 10h30, s'il y a assez de questions pour nous mener jusque-là. Je crois équitable de donner au porte-parole de tout l'Alberta un peu de temps supplémentaire.

Je demanderai maintenant à M. Mazankowski de poser la première question. S'il vous plaît, monsieur Mazankowski, 10 minutes.

M. Mazankowski: Merci, monsieur le président. Monsieur le ministre, je pense que tous les membres du Comité seraient d'accord pour dire que vous nous avez présenté un mémoire très exhaustif et approfondi. Je suis convaincu qu'il nous sera très utile dans notre laborieuse étude d'une loi très controversée et complexe.

Dans votre exposé, vous avez indiqué qu'il fallait apporter des améliorations majeures pour atteindre les objectifs de base dont le ministre fédéral des Transports a tracé les grandes lignes dans son objectif original, et aussi, bien entendu, pour atteindre certains des objectifs vitaux de l'agriculture en Alberta.

Ceci dit, toutefois, si ces améliorations majeures ne sont ou ne peuvent être incorporées dans cette loi en supposant, par exemple, que le gouvernement, dans sa sagesse, choisit de ne pas modifier son mode de paiement, ou, dans sa sagesse, choisit de ne pas apporter de modification au tarif de transport accru qu'on va demander aux producteurs de payer, quel conseil donneriez-vous à ce Comité à propos de cette loi?

M. Fjordbotten: Monsieur le président, je m'adresse à M. Mazankowski. Je tiens à dire tout d'abord que je serais extrêmement déçu, car nous avons passé par un processus très très long auquel ont participé de nombreux organismes et nous avons travaillé fort pour tenter de trouver une solution à ce problème.

Le ministre fédéral a déclaré qu'au dépôt de ce projet de loi, des amendements seraient étudiés et que d'autres seraient

[Text]

amendments that would be made. If I thought for one minute that the committee would be travelling across this country and hearing representations from many diverse interests on this, that there would not be amendments made that would make the bill serve not only western Canada but all Canada like it would, I would just say I would be disappointed.

I have not addressed myself to the thought that there would be no change to the bill. I took the federal minister at his word. Also, the committee travelling to receive representations and to make their report I took as a very constructive, positive approach to seeing that the bill was amended and the proper direction was given.

Mr. Mazankowski: Mr. Minister, the Double 80 proposal that you have referred to in your committee has been submitted to the minister for consideration. Have you had any indication from him, formally or informally, as to how he views your proposal, the proposal that was arrived at through discussion between yourself, your departmental officials, and some of the major farm organizations? Has he given you an indication as to his degree of accommodation or concurrence or rejection of that proposal?

Mr. Fjordbotten: Mr. Chairman, to Mr. Mazankowski, there has been no response that I am aware of to this date of any kind.

Mr. Mazankowski: I see. Mr. Chairman, Mr. Minister, some producer groups in other submissions that we will be considering have suggested that if there is no change or any opportunity for freedom of choice or producer option or modification in the method of payment, indeed the Government of Alberta and possibly the Government of Saskatchewan would consider ways and means of developing offsetting programs to aid and overcome the so-called livestock hurt and also to encourage the broadening of the agricultural activity through diversification and processing. Could I ask you, sir, if your government is actively considering any contingencies along those lines?

Mr. Fjordbotten: Mr. Chairman, to Mr. Mazankowski, as I stated earlier, I still am extremely optimistic about there being changes. I would also be gravely disappointed if the problems that were associated with the bill that would negatively impact on not only Alberta but on other provinces within Canada necessitated any provincial government having to implement measures and use money so you have one treasury of one province competing against another treasury of another province. That would create disunity within the country even further by not addressing a bill in a proper way to try to address the inadequacies, the inaccuracies, and I would say the toothaches within the bill, which would turn around and cause us to have to address issues like that. I think that would be just totally incomprehensible to me.

Mr. Mazankowski: But Mr. Minister, in reality would it not be an option you would have to consider if you were to preserve and protect the best interests of the livestock and the

[Translation]

apportés. Sachant que le Comité a voyagé dans tout le pays et qu'il a entendu les doléances de divers organismes, si je croyais un seul instant qu'aucun amendement ne serait apporté pour rendre ce projet de loi utile non seulement à l'Ouest canadien, mais à tout le Canada, je me contenterais de dire que je serais désappointé.

Je ne me suis pas arrêté à l'idée qu'aucun changement ne serait apporté au projet de loi. Je me suis fié à la parole du ministre fédéral. De plus, le fait que le Comité se soit déplacé pour entendre les doléances et pour faire son rapport me semble une approche très constructive et très positive pour obtenir que le projet de loi soit amendé et qu'il soit orienté dans la bonne direction.

M. Mazankowski: Monsieur le ministre, la proposition du Double 8- dont vous avez parlé à votre Comité a été présentée au ministre pour qu'il l'étudie. Vous a-t-il donné quelque indication, officielle ou non, de son point de vue sur cette proposition élaborée au cours d'une discussion entre vous-même, vos agents ministériels et certains représentants des grands organismes agricoles? Vous a-t-il donné une indication de ce qu'il pense de cette proposition, s'il l'accepte ou la rejette?

M. Fjordbotten: Monsieur le président, jusqu'ici, il n'y a eu, que je sache, aucune réponse à cette question.

M. Mazankowski: Je vois. Monsieur le président, monsieur le ministre, certains groupes de producteurs, dans des requêtes que nous étudierons, ont laissé entendre que, s'il n'y a aucun changement ou qu'aucune occasion de choix libre ou d'option ou de modification du mode de paiement n'est offerte aux producteurs, il est certain que le gouvernement de l'Alberta et peut-être celui de la Saskatchewan vont envisager des moyens d'élaborer des programmes de compensation pour venir en aide aux éleveurs de bétail et surmonter le problème du bétail et aussi favoriser l'élargissement des activités agricoles au moyen de la diversification et de la transformation. Puis-je vous demander, monsieur, si votre gouvernement envisage vraiment des dépenses dans ce sens?

M. Fjordbotten: Monsieur le président, je m'adresse à M. Mazankowski... Comme je l'ai déclaré plus tôt, je reste extrêmement optimiste à ce sujet: il y aura des changements. J'ajoute que je serais gravement déçu si les problèmes qui sont associés au projet de loi et qui auraient des répercussions fâcheuses non seulement sur l'Alberta, mais sur les autres provinces canadiennes obligeaient quelque gouvernement provincial à prendre des mesures et à dépenser de l'argent, de sorte que le trésor d'une province ferait concurrence à celui d'une autre province. Cela créerait encore plus de désunion dans le pays, si on n'examinait pas correctement le projet de loi pour tenter de pallier à ses insuffisances et à ses inexactitudes, je dirais même aux anicroches, qui finiraient par nous obliger à discuter de questions du genre. Je pense que cela me serait totalement incompréhensible.

M. Mazankowski: Mais monsieur le ministre, en fait, n'est-ce pas une option que vous devez envisager, si vous voulez protéger au mieux les intérêts des éleveurs de bétail et

[Texte]

furtherance of diversification and processing in the Province of Alberta?

Mr. Fjordbotten: Since we are all politicians around this table, we all know the process that we have to all go through in order to do that. We would have to get Cabinet and caucus approval in order to make commitments of that order. But I will say this: this government has always stood beside the producers in this province to assist them in what they wanted to do, and I personally, as minister and as a farmer, will not stand by and see producers disadvantaged in any way.

Mr. Mazankowski: I have a further question, Mr. Chairman. You are asking that the federal government lift the 31.1 million-tonne limit. In that recommendation, are you suggesting that it be lifted within the parameters of the \$651 million Crow benefit, or are you suggesting there that the Crow benefit be increased to take up the additional tonnage over 31.1? It is a matter of clarification more than anything.

Mr. Fjordbotten: Mr. Chairman, I will have Mr. Roth respond to that.

The Chairman: Mr. Roth.

• 0940

Mr. C. Roth (Deputy Minister, Planning and Services, Alberta Economic Development, Government of Alberta): Mr. Chairman, to Mr. Mazankowski, in the considerations of the distortions which are in this system and in Bill C-155 it was considered necessary to look at the distortion which would take place if you did not have the payment occurring over and above the 31.1 million tonnes. So it is important to have that same level of payment occur over and above that level; otherwise farmers will not be encouraged to produce.

Mr. Mazankowski: So you are really talking about a Crow benefit of more than \$651 million.

Mr. Roth: Yes.

Mr. Mazankowski: The minister has suggested that he may agree to lift the 31.1 million-tonne limit, but within the same financial package. I take it that would not be satisfactory to you.

The Chairman: Mr. Roth.

Mr. Roth: Mr. Chairman, to Mr. Mazankowski, the problem there then is that you have dilution of the payment if spread over greater tonnage, which therefore reduces the farmer's ability to pay his greater transportation costs as production does increase. That was also the reason why, within the proposal, the Agricultural Adjustment Fund was recommended to be included and maintained in perpetuity.

Mr. Mazankowski: Just briefly, have you looked at any additional costs? In other words, say, in a 5-year period or a

[Traduction]

favoriser le progrès de la diversification et de la transformation en Alberta?

M. Fjordbotten: Étant donné qu'autour de cette table, il y a que des hommes politiques, nous savons tous le processus par lequel nous devons passer pour y parvenir. Il nous faudrait obtenir l'approbation du Cabinet et du caucus avant de prendre des engagements de ce genre. Mais je dirai ceci: ce gouvernement a toujours pris le parti des producteurs de cette province pour les aider à obtenir ce qu'ils voulaient, et moi personnellement, en tant que ministre et en tant que fermier, je ne tolérerai pas que les producteurs soient défavorisés de quelque façon que ce soit.

M. Mazankowski: J'ai une autre question à poser, monsieur le président. Vous demandez au gouvernement fédéral de hausser la limite de 31.1 millions de tonnes. Dans cette recommandation, laissez-vous entendre que cette limite doit être haussée dans les limites des 651 millions de dollars de l'allocation du Nid-de-Corbeau, ou plutôt que l'allocation du Nid-de-Corbeau doit être accrue pour couvrir le tonnage en sus des 31.1 millions? C'est une question qui doit absolument être clarifiée.

M. Fjordbotten: Monsieur le président, je demande à M. Roth de répondre à cela.

Le président: Monsieur Roth.

M. C. Roth (sous-ministre, Planification et services, Expansion économique de l'Alberta, gouvernement de l'Alberta): Monsieur le président je m'adresse à M. Mazankowski, compte tenu des distorsions dans le système et le projet de loi C-155, on a estimé qu'il serait nécessaire de considérer les distorsions qui se produiraient si aucun paiement n'était effectué en sus des 31.1 millions de tonnes. Il est donc important qu'un paiement de même importance soit envisagé en plus de ce niveau; sinon les cultivateurs ne seront pas intéressés à produire.

M. Mazankowski: Ce dont vous parlez représente en fait des subventions du Nid-de-Corbeau de plus de 651 millions de dollars.

M. Roth: Oui.

M. Mazankowski: Le ministre a laissé entendre qu'il serait peut-être d'accord de relever la limite de 31.1 millions de tonnes, mais en deçà des mêmes conditions financières. Je présume que cela ne vous semblera pas satisfaisant.

Le président: Monsieur Roth.

M. Roth: Monsieur le président, pour répondre à M. Mazankowski, le problème est qu'il y aura une réduction du paiement s'il est réparti sur un plus grand nombre de tonnes, ce qui diminuera la capacité du cultivateur de payer les coûts de transport plus élevés à mesure que sa production augmente. C'est également la raison pour laquelle il a été recommandé qu'une allocation d'appoint agricole soit incluse dans le projet et maintenue à perpétuité.

M. Mazankowski: Une autre petite question, avez-vous une idée des coûts additionnels? Autrement dit, avez-vous étudié à

[Text]

10-year period, have you looked at what the possible Crow benefit costs would rise to?

Mr. Roth: Mr. Mazankowski, no, I do not have a figure for you.

Mr. Mazankowski: On the concept of your safety net, I should say, Mr. Chairman, that it is about the only area I have a little difficulty with in your brief. Perhaps you could just explain it very briefly. You suggest that the safety net, or the protection of the freight rate, should be applied to the value of service, and that the railways would recover their variable cost; also, that in times of dramatically reduced grain prices, that freight rate could be reduced by a level commensurate with the reduction in constant cost. I think that is the way it would work. First of all, what do you mean by a dramatic reduction in grain prices? Second, are you not concerned about the manner in which the railways calculate their variable costs? It really becomes an open-ended cost-plus regime. The constant costs are really a very small component. So with respect, I do not think you would be getting a lot of leverage in terms of reducing that freight rate. Clearly it would not necessarily conform, I believe, to the producer's ability to pay.

Mr. Roth: Mr. Chairman to Mr. Mazankowski, your concern with long-run variable costs is an important one. And it is important that as the reviews occur as we have recommended, the Canadian Transport Commission and farm groups have an opportunity to review the costs of farmers; that there be cost disclosure; that there be a recognition of the source and application of funds. In other words, we do not want to see the railways putting their moneys towards airlines or hotels or whatever.

But to come back to variable costs, it is important that these be reviewed in the public interest and in a public forum, so that we can be sure the railways' costs are appropriate. Having done that kind of review in the Snavely Commission hearings, I think it has demonstrated that the railways will in fact be able to present the information as they did then, and there will be the opportunity for a full review and to correct where the railways may have intended to increase their costs—that is, to review those in such a way as to get adequate variable costs determined.

Having that, then, in the public forum and determined appropriately by the costing methodologies which have been improved over time, you would then be able to feel reasonably assured; when it has been opened in the public interest, one could feel confident those costs are reasonably well determined.

The Chairman: Thank you, Mr. Mazankowski. Mr. Benjamin, 10 minutes, please.

[Translation]

quel niveau le coût des subventions du Nid-de-Corbeau pourrait s'élever, disons, au cours d'une période de cinq ou de dix ans?

M. Roth: Non, M. Mazankowski, je n'ai aucun chiffre à vous communiquer.

M. Mazankowski: En ce qui concerne le concept de votre mesure de sécurité, je dois avouer, monsieur le président, que c'est à peu près le seul domaine qui, dans votre mémoire, me pose quelque difficulté. Pourriez-vous l'expliquer très brièvement? D'après vous, la mesure de sécurité, ou la protection du tarif des marchandises devrait être appliquée au coût du service et que les sociétés ferroviaires récupéreraient la différence du coût; de plus, durant les périodes où les prix des grains baisseraient de façon considérable, le tarif des marchandises serait réduit à un niveau comparable à la réduction des coûts constants. Je pense que c'est là l'essentiel de la question. En premier lieu, que voulez-vous dire quand vous parlez d'une réduction considérable des prix du grain? En second lieu, est-ce que vous n'êtes pas préoccupé de la façon dont les sociétés ferroviaires calculent leurs coûts variables? Cela revient vraiment à un système d'augmentation des coûts à volonté. Les coûts constants ne représentent en fait qu'une petite fraction. Ainsi, avec tout le respect que je vous dois, je ne pense pas que vous puissiez retirer beaucoup d'avantages de la réduction du tarif des marchandises. De toute évidence, cela ne correspondra pas forcément avec la capacité de payer du cultivateur.

M. Roth: Monsieur le président, pour répondre à M. Mazankowski, sa préoccupation au sujet des coûts variables à long terme est un point important. Il est également important qu'au fur et à mesure de la mise en application de nos recommandations, la Commission canadienne des transports et les Associations de producteurs puissent examiner les coûts des cultivateurs; qu'il y ait divulgation des coûts; que la source et l'affectation des fonds soient connues. Autrement dit, nous n'aimerions pas voir les sociétés ferroviaires investir leurs fonds dans leurs lignes aériennes ou leurs hôtels, ou ailleurs.

Mais pour revenir aux coûts variables, il est important que ces derniers soient examinés du point de vue de l'intérêt du public, en débat ouvert, de façon à pouvoir nous assurer que les coûts des sociétés ferroviaires sont adéquats. J'ai eu l'occasion de procéder à un tel examen au cours des débats de la Commission Snavely et j'en ai déduit qu'il est en effet possible que les sociétés ferroviaires présentent les données de la même manière qu'elles l'ont fait alors et que cela nous permettra d'examiner à fond et de rectifier les cas où les sociétés ferroviaires auraient l'intention d'augmenter leurs coûts, c'est-à-dire d'examiner ces coûts de façon à pouvoir établir des coûts variables adéquats.

Après avoir étudié la question publiquement et déterminé les coûts de façon appropriée à l'aide des méthodes d'établissement des coûts qui ont été améliorés avec le temps, vous pourrez être raisonnablement certains que tout est dans l'ordre; si la situation est portée à la connaissance du public et examinée du point de vue de son intérêt, on peut avoir confiance que les coûts ont été raisonnablement établis.

Le président: Merci, monsieur Mazankowski. Monsieur Benjamin, vous avez dix minutes.

[Texte]

Mr. Benjamin: Thank you, Mr. Chairman. On a point of order first, Mr. Chairman. I wonder if you and the staff would consider adding during the noon break one more table-length, even though it will mean taking out a few of the chairs for the public. We are practically sitting on one another's laps here, and with all the paper we have, it is kind of crowded.

The Chairman: I noticed the situation, and we will look after it at the noon break, Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: Fine, thank you. Mr. Chairman and Mr. Minister, I wonder if you are aware of what Mr. Justice Hall said. On page 80 of your brief you say that the Hall Commission recognized the inadequacy of railway compensation and the distortions and value-added processing which stemmed from the statutory rate.

I am sure you must be aware that the Hall Commission recommended the retention of the statutory rate, and the extension of the principle of statutory rates to other raw and processed agricultural products. Also, Mr. Hall to this day—and I gather he will be appearing before the committee—is still a vigorous and eloquent spokesman for the retention of statutory rates—not Crow benefits—I repeat, statutory rates.

The Chairman: Mr. Roth.

Mr. Roth: Mr. Chairman. Yes. Judge Hall and the commission did address the Crow rate issue and recommended a further subsidy. The concern here is that having made a mistake in the first instance, you are now correcting it with a second subsidy, and it becomes extremely costly.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, on this business of value-added processing and so forth, I wonder if the Alberta government has examined the United States experience, where they pay full compensatory rates. Yet, when you look through the States of Montana and North Dakota, South Dakota—those which I have been to—and I imagine there are others, their livestock processing, their grain processing, is minimal. The railway lines are a mess. The grain producers down there are continually being forced to haul grain in single truckloads as much as 700 or 800 miles. Would not the experience there be similar to what would happen in Canada with the same or a similar kind of regime in the freight rate—not only with grain handling but for all other commodities?

Mr. Fjordbotten: Mr. Chairman and Mr. Benjamin, there is an entirely different agricultural economy in the United States and different programs. They do not have the feeding of livestock in the United States in the State of Montana which you referred to that we have in the Province of Alberta. Mr. Roth has done some work on that. Clarence, would you like to make a comment?

Mr. Roth: Mr. Chairman to Mr. Benjamin, the situation in the United States has been dramatically different with respect to railway rates. The ICC in the past had very severely

[Traduction]

M. Benjamin: Merci, monsieur le président. D'abord, une question de règle. Je me demande si vous et votre personnel seriez d'accord d'ajouter une autre table pendant la pause de midi, même si cela réduit le nombre de sièges alloués au public? Nous sommes vraiment tassés comme des sardines, et avec tous les documents, la place nous manque.

Le président: Je l'ai remarqué et nous allons y voir après le déjeuner, monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Bien, merci. Monsieur le président et monsieur le ministre, je me demande si vous êtes au courant de ce qu'a dit le juge Hall. A la page 80 de votre mémoire, vous dites que la Commission Hall reconnaît l'insuffisance des subventions aux sociétés ferroviaires ainsi que les distorsions et l'augmentation de la valeur ajoutée de la transformation qui en découlent.

Vous devez certainement savoir que la Commission Hall a recommandé le maintien du tarif réglementaire ainsi que l'extension de ce tarif à d'autres produits agricoles bruts et transformés. D'ailleurs jusqu'à ce jour, M. Hall... je comprends qu'il comparaitra devant le Comité... est un ardent défenseur du maintien du tarif réglementaire... pas des subventions du Nid-de-Corbeau... je répète, du tarif réglementaire.

Le président: Monsieur Roth.

M. Roth: Oui, monsieur le président. Le juge Hall et la Commission se sont penchés sur la question des taux du Nid-de-Corbeau et ont recommandé que de nouvelles subventions soient accordées. Cela signifie en fait, qu'après avoir fait une erreur dans le premier cas, vous essayez maintenant de la corriger en accordant un nouveau subside, ce qui devient extrêmement coûteux en fin de compte.

M. Benjamin: Monsieur le président, au sujet de l'augmentation de la valeur ajoutée de la transformation etc., je me demande si le gouvernement de l'Alberta s'est penché sur l'expérience des États-Unis, où des compensations sont versées au plein tarif. Néanmoins si l'on examine la situation dans les États de Montana et de Dakota du Nord et du Sud, que j'ai visités, et j'imagine qu'il y en a d'autres, on constate que la transformation de leur bétail et de leurs céréales est minimale. Le service de transport ferroviaire est inadéquat. Les producteurs de grain sont continuellement obligés de transporter leur grain par camion sur des distances pouvant aller jusqu'à 700 ou 800 milles. Ne pensez-vous pas que la même situation pourrait se produire au Canada avec l'instauration d'un régime semblable au niveau du tarif réglementaire... non seulement en matière de transport du grain, mais d'autres marchandises.

M. Fjordbotten: Monsieur le président et monsieur Benjamin, l'économie agricole et les programmes aux États-Unis et particulièrement dans l'État de Montana que vous avez mentionné, ils ne s'occupent pas d'engraissement du bétail comme il se fait dans la province de l'Alberta. M. Roth a étudié cette question Clarence pourriez-vous nous en dire quelque chose?

M. Roth: M. le président, cela s'adresse à M. Benjamin. La situation aux États-Unis est complètement différente sur le plan des taux de chemin de fer. L'ICC a toujours exercé un

[Text]

controlled railway activities and their railway rates. The ICC had in the past very severely controlled railway activities and their railway rates. It is only very recently with, the Staggers Act, that there has been a dramatic change in that respect.

• 0950

However, I think what is really of concern here in Alberta is our comparative advantage, namely our ability to produce livestock and to have these products processed. Really, the comparative advantage of other areas is not what we were debating.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, I am thinking of this vision of getting some significant increase and improvement in the diversification of production and processing of production in western Canada. If this legislation were to be passed as proposed, or with an 80-80 formula or any other kind of formula in it—well, not any other kind—I have a formula, but it did not pass . . . I notice the minister said that he did not want to see provincial treasuries competing with each other.

But if this were to happen, if there were a significant increase in livestock production, meat processing, and processing of a number of grains, do you really believe that the Province of Ontario or the Province of Quebec or, probably, the Province of British Columbia would hold still? Do you think they would allow anything that was occurring out here . . . ? Do you think they would sit back and allow their own processing industries or their own livestock industry to be jeopardized? Is it not true that—whether it is the 80-80 formula or the formula which is in this bill—if this were to succeed as is envisioned, then you would have a war with the treasury of Ontario? Do you think Ontario would let its oilseed processing plants go belly-up or allow a substantial reduction in employment in the province's livestock processing plants? I just do not believe that.

The Chairman: Mr. Fjordbotten.

Mr. Fjordbotten: Thank you, Mr. Chairman. One of the things to remember is that we are not talking about different countries, but different provinces. We are talking about a country as a whole, and each part of the country has natural advantages. Each part of the country, including the Province of Ontario, is increasing its processing activity in all sorts of agricultural products. That only makes good sense across this country. After all, we produce the best raw material in the world, and we certainly should be processing more of that product here, rather than sending the jobs down a pipeline.

As for increasing, for example, the livestock numbers significantly, if you look at it in the world context—or even if you want to bring it back to the North American context—we in Canada are actually small potatoes. There is one packing plant in the United States which kills as many cattle as we have in all of Canada. Really, when you talk about the

[Translation]

contrôle très sévère sur les activités des sociétés ferroviaires et sur leurs taux. Dans le passé, la I.C.C. a réglementé très strictement l'activité des sociétés de chemins de fer et leurs taux. Ce n'est que très récemment, grâce à la *Staggers Act*, qu'un changement d'importance est survenu dans ce domaine.

Toutefois, je crois que ce qui nous préoccupe réellement en Alberta est d'améliorer notre situation, notamment notre aptitude à produire du bétail et à conditionner nos produits. En fait, nous ne sommes pas ici pour parler des avantages des diverses autres régions visées.

M. Benjamin: Monsieur le président, j'aimerais parler de la possibilité d'accroître et d'améliorer la diversification des produits et le conditionnement de la production dans l'Ouest du Canada. Si ce projet de loi est adopté tel qu'il a été présenté ou s'il contient la formule 80-80 ou tout autre type de formule, enfin, pas vraiment n'importe quelle formule, j'ai une formule à proposer, mais elle ne sera pas adoptée . . . J'ai remarqué que le ministre avait affirmé qu'il ne voulait pas voir les ministères des Finances provinciaux se faire concurrence les uns les autres.

Cependant, si cela devait arriver, c'est-à-dire s'il y avait une augmentation importante de la production de bétail, du conditionnement de la viande et du conditionnement d'un certain nombre de céréales, croyez-vous vraiment que l'Ontario, le Québec et, probablement, la Colombie-Britannique n'interviendraient pas? Pensez-vous qu'elles laisseraient quoi que ce soit se produire ici . . . ? Vous imaginez-vous qu'elles nous laisseraient mettre en péril leurs industries de conditionnement ou de production animale sans broncher? N'est-il pas vrai qu'advenant l'adoption d'une formule 80-80 ou de la formule présentement contenue dans le projet de loi et le succès d'une telle entreprise, vous seriez en guerre avec le Trésor de l'Ontario? Supposiez-vous que l'Ontario laisserait son industrie de conditionnement des graines oléagineuses déprimer ou permettrait qu'il y ait une réduction substantielle de l'emploi dans l'industrie de la production animale? Je suis bien certain que non.

Le président: Monsieur Fjordbotten.

M. Fjordbotten: Merci, monsieur le président. Il faut bien se rappeler que nous ne parlons pas de pays différents, mais bien de provinces différentes. Il est question d'un pays dont chaque partie possède ses propres avantages. Toutes les régions du pays, y compris la province de l'Ontario, étendent leur activité de conditionnement à d'autres produits agricoles. C'est une simple question de bon sens. Après tout, dans notre cas, comme nos produits bruts sont les meilleurs au monde, il semblerait normal que nous puissions procéder nous-mêmes un peu plus au conditionnement de nos produits au lieu de créer des emplois à l'autre bout du pipe-line.

Pour ce qui a trait à l'augmentation sensible du nombre de têtes de bétail, si nous analysons nos problèmes du point de vue international, ou simplement en fonction de l'Amérique du Nord, le Canada fait présentement figure de parent pauvre. Aux États-Unis, il y a une usine de conditionnement où l'on tue autant de bovins que nous en comptons dans tout le

[Texte]

increase in capacity or the increase in cattle numbers, I do not see that significant an increase happening in the Province of Alberta or Saskatchewan or Manitoba. But what I want to see happen is that we should not lose, that we should not see our numbers dwindle, and that we should not lose some of the advantages we have.

As for each province within this great country having the opportunity to develop and to build on its natural advantages, that is one thing that we all should stand for.

The Chairman: Final question, Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: With regard to the grain producers' net incomes, your brief says that it is unacceptable to place an extra burden on them. Now that is pretty straightforward, definite, and complete. But the bill as proposed—or the bill, if it were amended as you suggest—places an extra burden on them. So you are prepared, then, to accept something which is unacceptable.

The Chairman: Mr. Fjordbotten, it sounds like a political question. I think you would not want to handle that one.

Mr. Fjordbotten: It sounds as if you were asking if I have stopped beating my wife.

Mr. Benjamin: No, I am just referring to the brief.

Mr. Fjordbotten: I am just joking. The producer's ability to pay has always been a concern in our provincial position because we are price-takers, not price-givers, unlike everyone else. The federal government, for instance, can raise more taxes. But the producer is at the bottom of the line. He cannot tack on any of those costs, so the producer's ability to pay has been a key through the whole process. We know that the producer cannot afford to pay very much more.

But there is another part of the scenario. You can look at the other side. If we do not have better service, if we do not have an increase in the capacity of the system, and if we end up with the grain is sitting and not being moved, that will even cause a greater hardship on the producer. So what we are trying to do in this is not to play anybody off against anybody else or get into a great debate. We know we have to have a change in the efficiency and a change in the capacity of the system. We will work toward that end because the producers in this province are land-locked, as they are in the other Prairie provinces. We must have a way to get our product out. It would be great, in my estimation, if we had a seaport at Banff. Then we would not have the problem.

Mr. Benjamin: But you are prepared to accept increased costs for grain producers then.

Mr. Fjordbotten: Some, as long as that consideration is there. The value-of-service pricing or the safety net provision, I believe, would cover that.

Mr. Benjamin: So we can delete that line from your brief then.

[Traduction]

Canada. Alors, lorsque vous parlez d'une augmentation du nombre de têtes de bétail, je ne vois pas comment on pourrait y arriver en Alberta, en Saskatchewan ou au Manitoba, mais je voudrais pourtant que nous ne soyons pas perdants, que le nombre d'animaux ne diminue pas et que nous ne soyons pas privés des avantages acquis.

En ce qui concerne la possibilité qu'à chaque province de tirer profit de ses ressources naturelles, j'estime que c'est un principe que nous devrions tous reconnaître.

Le président: Dernière question, monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Relativement aux revenus nets des producteurs de céréales, vous indiquez dans votre mémoire qu'il serait inacceptable de leur imposer une charge supplémentaire. C'est là une affirmation claire et complète. Toutefois, le projet de loi tel qu'il a été présenté ou tel qu'on a proposé de l'amender, prévoit une augmentation de leur charge financière. Vous êtes donc prêt à accepter une disposition inacceptable.

Le président: Monsieur Fjordbotten, on dirait une question d'ordre politique. Je crois que vous ne voudrez probablement pas y répondre.

M. Fjordbotten: On dirait que vous me demandez si j'ai arrêté de battre ma femme.

M. Benjamin: Non, je fais simplement allusion au mémoire.

M. Fjordbotten: Je plaisante. L'aptitude du producteur à payer nous a toujours préoccupés dans cette province parce que ce n'est pas nous qui fixons les prix comme tous les autres. Le gouvernement fédéral, par exemple, peut augmenter les impôts, mais le producteur se situe tout au bas de l'échelle. Il n'a donc pas la possibilité de faire varier ses coûts, c'est pourquoi la capacité de payer s'est révélé un élément clé de tout le processus. Nous savons que le producteur ne pourra acquitter des sommes bien plus élevées.

Il y a cependant un autre élément à considérer. Il faut voir l'autre point de vue. Si nous n'obtenons pas un meilleur service, si nous n'augmentons pas la productivité du système et que les céréales restent là sans être acheminées, les conséquences seront encore plus graves pour le producteur. Nous tentons donc de ne pas monter les parties les unes contre les autres ou de nous immiscer dans le débat. Nous savons qu'il faut accroître l'efficacité et la productivité du système. Nous tenterons d'y parvenir parce que les producteurs de cette province sont prisonniers de leur situation géographique comme les autres provinces des Prairies. Il faut trouver un moyen d'expédier nos produits. Ce serait merveilleux, à mon avis, si nous pouvions avoir un port de mer à Banff. Il n'y aurait plus de problème.

M. Benjamin: Les producteurs seraient-ils prêts à accepter une augmentation des coûts?

M. Fjordbotten: Dans une certaine mesure, si on tenait compte de ce facteur. Il suffirait d'une tarification en fonction de la valeur du service ou de ce qu'on a appelé la soupape de sécurité.

M. Benjamin: Nous pouvons donc rayer ce passage de votre mémoire.

[Text]

The Chairman: Thank you very much, Mr. Benjamin. Mr. Bockstael, 10 minutes, please.

Mr. Bockstael: Thank you, Mr. Chairman. Mr. Minister, I too want to congratulate you on a very comprehensive brief. I will go quickly into the questioning.

In June 1982, when the Gilson report came out, I detected a reluctance on the part of the Government of Alberta to declare its support for Gilson's phased-in approach of Double 80. Gilson had trouble reaching a consensus with all of the actors in the piece. Did you yourself? Could you elaborate on how difficult it is for the Government of Alberta to reach consensus with the different participants, the people involved in the Crow rate set-up?

Mr. Fjordbotten: Mr. Chairman, the Government of Alberta, like all the other provincial governments, was not invited to participate in the Gilson hearings. But, throughout that process, we assisted our farm organizations and provided whatever assistance we could to them while they were working at the Gilson table.

The Gilson proposal was at best a compromise approach, and the phase-in and a number of other parts of it were part of that compromise. We did support the Gilson approach. Following that, if I may anticipate your next question, we had less than warm-hearted support for 50-50 and then down to what we have at the moment.

But, to go back, we were not participants in that process because we were not invited to participate, but we were playing an assistance role throughout.

Mr. Bockstael: Thank you. You have anticipated my next question quite nicely. In February we read a report that Alberta's Minister of Agriculture, Mr. Fjordbotten, was generally pleased with Mr. Pepin's proposal and that he praised Mr. Pepin for his ability to move this age-old debate as far as he was able to do. But then, after Bill C-155 was announced, you came out very strongly against it, saying it was wrong to have the whole payment go to the railroads and that you favoured the phased-in to the producer.

So we have come full circle today. With your brief we see that you not only are in favour of the Gilson, but you are in favour of a Gilson reinforced and expanded upon, with nine far-reaching amendments. Is that correct?

• 1000

Mr. Fjordbotten: Mr. Chairman, not really, because we supported Gilson. Realizing the atmosphere we were in at the time where we were not invited to participate—it was a federal government issue working with the farm organizations—maybe it did not come on as strong as it should have, and that was the reason.

[Translation]

Le président: Merci beaucoup, monsieur Benjamin. Monsieur Bockstael, 10 minutes, s'il vous plaît.

M. Bockstael: Merci, monsieur le président. Monsieur le ministre, je tiens également à vous féliciter pour votre mémoire exhaustif. Permettez-moi maintenant de passer directement aux questions.

En juin 1982, à la parution du Rapport Gilson, j'ai constaté une certaine réticence de la part du gouvernement de l'Alberta à appuyer la formule progressive de Gilson du double 80. Gilson a eu de la difficulté à rallier l'unanimité de tous les participants. Êtes-vous arrivé? Pourriez-vous nous expliquer pourquoi le gouvernement de l'Alberta a de la difficulté à obtenir un consensus des personnes visées par la tarification du Nid-de-Corbeau?

M. Fjordbotten: Monsieur le président, le gouvernement de l'Alberta comme tous les autres gouvernements provinciaux n'a pas été invité à participer aux auditions de la Commission Gilson. Toutefois, nous avons aidé les associations agricoles de toutes les façons possibles pendant leur participation.

La proposition Gilson était, dans le meilleur des cas, un compromis et la formule d'étalement ainsi que d'autres parties des recommandations étaient partie intégrante de ce compromis. Nous avons appuyé la proposition Gilson. Pour répondre à la question que vous ne manquerez pas de me poser, nous nous sommes ensuite opposés à la formule 50-50 et nous n'acceptons pas ce qui est présentement proposé.

Cependant, pour en revenir à ce dont nous parlions, nous n'avons pas participé aux auditions parce que nous n'y étions pas invités, mais nous y avons joué un rôle de soutien.

M. Bockstael: Merci. Vous avez bien deviné ma question suivante. En février, d'après un rapport, monsieur Fjordbotten, le ministre de l'Agriculture de l'Alberta semblait globalement satisfait de la proposition de M. Pepin et le félicitait même d'avoir réussi à faire avancer cet interminable débat. Mais ensuite, après la présentation du projet de loi C-155, vous vous êtes opposé fermement au projet et vous avez soutenu qu'il ne fallait pas laisser le paiement total aux sociétés de chemins de fer et vous favorisiez la formule d'étalement et le partage avec le producteur.

Nous en sommes donc revenus à notre point de départ. D'après votre mémoire, nous constatons non seulement que vous êtes d'accord avec la proposition Gilson, mais que vous voudriez même qu'elle soit élargie et contienne neuf modifications importantes. Est-ce exact?

M. Fjordbotten: Pas vraiment, monsieur le président, parce que nous avons appuyé le projet Gilson. Nous rendant compte de la situation qui était la nôtre à ce moment-là, où nous n'étions pas invités à participer, il s'agissait d'une question dont le gouvernement fédéral traitait avec les organisations agricoles, cela n'a peut-être pas eu l'impact prévu. Et voilà pourquoi.

[Texte]

But the Double 80 is not a reincarnation of Gilson because Gilson is now off the table. It was accepted in principle by the federal minister and then taken off the table 50-50. It was put on the table and then it was taken off, and now this is put on the table with some amendments.

So we look at what we have now rather than what has gone on before. This proposal that is before you today is not an Alberta government proposal; this is a proposal that was worked out and has the pride of authorship of farm organizations within this province and in other provinces that participated in the process of drawing it up and also have participated since it was released.

So I have some difficulty going back to where we were in the Gilson process even though I will say that I have great admiration for anyone who is willing to take on the Crow rate issue and get it as far as it has come today because it is one, as I said before, that has had tragedy and romance and a number of other factors, and the Crow rate has become part of people. Where people do not resist change, they resist being changed, and when you change the Crow you are changing me and so that is where the problems arise. But we have always been supportive of change, realizing that there were distortions within the system and there needed to be an upgrading in the capacity, and we are looking to the future not for next year only but 10, 25, 50 years down the road.

Mr. Bockstael: I see. Do I gather then that the status quo or the proponents of no change to the statutory freight rate—that if that occurred it would be more harmful to Alberta than any changes that are now being proposed?

Mr. Fjordbotten: Clarence Roth just asked me which is worse: if you hit yourself on the finger with a hammer and then five minutes later you cut that same finger with a knife, which is worse? I guess it is maybe a poor analogy, but along with no change automatically we look at no increase in capacity of the rail system—and when we talk about the rail system and the upgrading that takes place I think we all must realize that there will be significant economic and financial benefits to all provinces in this country. In fact, one of the biggest beneficiaries of the change will be Ontario, the second greatest beneficiary of the construction process being British Columbia, the third being Quebec, away ahead of what the Prairies will receive as part of that economic development package and the rail capacity upgrading. So we are looking at not only just what we have today and the change in getting rid of the distortions in the system but also the benefit to the country in getting the upgrading of the system.

Mr. Bockstael: Mr. Gilson had what he called the hybrid formula in which the producer had the choice of having his payment directly or having a transportation credit with the railway. You have come up with the Double 80 as a proposal,

[Traduction]

Mais le projet du «Double 80» n'est pas une reprise du projet Gilson, parce que le projet Gilson a maintenant été rejeté. Il a été accepté en principe par le ministre fédéral, puis il a été rejeté, mais 50 p. 100 de ses propositions ont été retenues. Le projet a été déposé puis il a été retiré et puis maintenant il est présenté à nouveau avec certaines modifications.

Nous nous intéressons donc maintenant à la nouvelle version plutôt qu'à ce qui s'est passé auparavant. La proposition qui vous est présentée aujourd'hui ne vient pas du gouvernement de l'Alberta; elle a été préparée et présentée avec fierté par les organisations agricoles de la province et d'autres provinces, qui ont également participé à son élaboration et l'ont appuyée depuis qu'elle a été présentée.

J'ai donc du mal à me reporter là où nous étions au moment du projet Gilson; je dois cependant avouer que j'ai une grande admiration pour quiconque accepte de traiter de la question du taux du Nid-de-Corbeau et la fait évoluer jusqu'au stade actuel, parce que, comme je l'ai déjà dit, il s'agit d'une question qui a comporté des moments tragiques et romanesques et toutes sortes d'éléments, et le taux du Nid-de-Corbeau est devenu partie intégrante de la vie des gens. Lorsque les gens ne résistent pas au changement, ils n'acceptent pas qu'on les change eux, et lorsque vous modifiez le taux du Nid-de-Corbeau, vous me changez moi, et c'est là que les problèmes se posent. Mais nous avons toujours été en faveur du changement, car nous nous rendions compte que le système comportait des incohérences et qu'il fallait en accroître la capacité, et nous pensons qu'à l'avenir, pas seulement à l'année prochaine, mais aux 10, aux 25, aux 50 prochaines années.

M. Bockstael: Je vois. Est-ce donc que le statu quo ou les propositions visant à ne pas changer le tarif marchandises statuaire en nuirait davantage à l'Alberta que tous les changements proposés actuellement?

M. Fjordbotten: M. Clarence Roth vient de me demander lequel des deux maux est le pire: de vous taper sur le doigt avec un marteau ou, cinq minutes plus tard, de vous couper le même doigt avec un couteau. Lequel des deux est le plus douloureux? J'imagine que ce n'est pas une très bonne comparaison, mais lorsque nous pensons au statu quo, nous pensons immédiatement à la stagnation de la capacité du système ferroviaire, et lorsque nous pensons au chemin de fer et aux améliorations qui se font, je crois que nous devons réaliser que cela apportera des avantages économiques et financiers considérables à toutes les provinces du pays. En fait, l'une des provinces qui profitera le plus du changement sera l'Ontario, et la Colombie-Britannique sera la deuxième grande bénéficiaire des projets de construction, la troisième étant le Québec, qui profitera beaucoup plus que les Prairies du projet de développement économique et de l'expansion du système ferroviaire. Nous ne nous intéressons donc pas uniquement à la situation actuelle et aux façons de se débarrasser des incohérences du système, mais également aux avantages que représente pour l'ensemble du pays l'amélioration du système.

M. Bockstael: M. Gilson avait proposé ce qu'il appelait une formule selon laquelle le producteur pouvait soit être payé directement soit obtenir de la compagnie de chemin de fer, une subvention pour le transport. Vous présentez maintenant la

[Text]

which instead of 81-19 is 80-20, and we follow quite clearly your proposal.

Has this proposal been accepted by the premiers of other provinces and by the Alberta Pool members in a majority in this province?

Mr. Fjordbotten: As for the premiers in the other provinces, I cannot speak on their behalf. Mr. Radke was to Saskatchewan and met with their agricultural caucus and explained the Double 80 proposal to them. As for the other premiers, I cannot answer that particular question.

As for the farm organizations within the Province of Alberta, we have some 52,000 or 53,000 producers, of whom some 30,000 receive over \$25,000 a year in agricultural sales, so if we start looking at the organizations within this province and within other provinces the large majority of farm organizations—in fact, I think there are only basically one or two that are out at the moment—are supportive of this process not only here in Alberta but in the western provinces.

The Chairman: A final question, Mr. Bockstael.

Mr. Bockstael: You have recommendations as to the payment mechanism, the safety net of 10%. You believe that your proposal is better. You are reluctant to approve more than a 4.5% increase in cost sharing by the producer, and you want the lifting of the cap at 31.1 million tonnes. Something that is not in the bill, the agricultural adjustment fund, you want put in the way Gilson had it, but not just for four years. You would like to have it in perpetuity. It is another extension, I would think, of a Crow benefit.

Will your 4.5% limit not serve to continue the distortion? You say that the disadvantage to the feed people is that they have a very small margin to work on; it is the difference between the freight charges or the artificially lowered freight costs and the market that they get a benefit on. If you keep that low instead of realistic or closer to reality, which we propose is 6%, do you not think that 4.5% would continue to extend the distortion over a longer period of time?

The Chairman: Mr. Fjordbotten.

Mr. Fjordbotten: Thank you, Mr. Chairman. I think I will turn that over to Mr. Radke.

The Chairman: Mr. Radke.

Mr. Doug Radke (Assistant Deputy Minister of Agriculture, Alberta): It is true it may appear that the 4.5% limit on the farmers' share of inflation may act at cross purposes to removing the distortions, but it need not be, particularly if the federal government is successful in maintaining its objectives of maintaining inflation below 6% or at 5%. If in fact the

[Translation]

proposition du «Double 80», d'après laquelle les proportions sont 80-20 au lieu de 81-19, et nous vous suivons très bien.

Cette proposition, a-t-elle été acceptée par les premiers ministres des autres provinces et par les membres de l'Alberta Pool, dans la majorité des provinces?

M. Fjordbotten: Je ne peux me prononcer au nom des premiers ministres des autres provinces. M. Radke s'est rendu en Saskatchewan et a rencontré les représentants des agriculteurs et leur a expliqué la proposition du «Double 80». Quant aux autres premiers ministres, je ne peux répondre à ces questions en leur nom.

Pour ce qui est des organisations agricoles en Alberta, nous avons environ 52,000 ou 53,000 producteurs, et que quelque 30,000 d'entre eux tirent plus de \$25,000 par année de la vente de produits agricoles. Donc, si nous nous penchons sur les organisations de cette province et des autres provinces, je dirais que la très grande majorité d'entre elles, en fait, je crois qu'il n'y a pour ainsi dire qu'une ou deux organisations qui sont contre actuellement, appuient cette formule, non seulement ici en Alberta mais dans les autres provinces de l'Ouest.

Le président: Une dernière question, monsieur Bockstael.

M. Bockstael: Vous avez certaines recommandations au sujet des modalités de paiement: la marge de sécurité de 10 p. 100. Vous croyez que votre proposition est meilleure. Vous avez de la réticence à approuver une augmentation de plus de 4.5 p. 100 de la part du producteur dans le partage des coûts, mais vous voulez faire porter la capacité à 31.1 millions de tonnes. Selon la recommandation faite dans le rapport Gilson, mais non retenue dans le projet de loi, vous demandez le versement de l'allocation d'appoint agricole pendant plus de quatre ans. Vous aimeriez qu'elle soit versée à perpétuité. À mon avis, il s'agit-là d'un autre élargissement de la subvention du Nid-de-Corbeau.

Votre limite de 4.5 p. 100 ne servirait-elle pas à augmenter les incohérences? Vous dites que les producteurs sont désavantagés par la faible marge de manoeuvre dont ils disposent; en fait, ils retirent des avantages de la différence entre le tarif marchandises ou les coûts du transport que l'on a diminué artificiellement et les prix du marché. Si l'on maintient ces coûts à un faible niveau au lieu de les établir à leur niveau réel ou à un niveau plus proche de la réalité, ce que nous proposons en avançant le chiffre de 6 p. 100, ne pensez-vous pas que les 4.5 p. 100 auront pour effet d'accentuer les incohérences plus longtemps?

Le président: Monsieur Fjordbotten.

M. Fjordbotten: Merci, monsieur le président. Je pense que je vais renvoyer la question à M. Radke.

Le président: Monsieur Radke.

M. Doug Radke (sous-ministre adjoint de l'Agriculture Alberta): Il est vrai que la limite de 4.5 p. 100 imposée à l'exploitant agricole peut aller à l'encontre de la suppression de ces incohérences, mais cela ne doit pas être le cas, surtout si le gouvernement fédéral parvient, comme il le souhaite, à maintenir l'inflation au-dessous de 6 p. 100 et 5 p. 100. Si le

[Texte]

federal government maintains inflation at those levels, then it should work very well.

Mr. Bockstael: This 10% safety net seems to be a very reasonable and simple to apply proposition. I am digressing from the 4.5%, but I am sure that other businesses and other producers of bulk commodities wish they could have a safety net of 10% when they are paying 18% or 20% or 22% in their costs of transportation. I think this is a long-standing benefit that will go on and perpetuate the Crow benefit.

Thank you.

Mr. Radke: The 10% safety net approach is attractive on the surface, but we do have to remember that it would probably not trigger until about 1990 or 1991 because the percentages have varied so much over the years. A trigger in 1990 or 1991 may not be useful if it is required earlier.

The attractive part of the value-for-service pricing approach to a safety net is that it can be effective immediately and it can, because it requires the railways to pick up a portion of price increases, provide some additional incentives for the railways to bring about greater efficiencies in the system.

The Chairman: Thank you, Mr. Radke and Mr. Bockstael.

I have two more committee members who have indicated a wish to ask questions. I will call on them in that order: Mr. Mayer and then Mr. Neil. I have several other members after Mr. Mayer and Mr. Neil. I will go on a round robin sort of question and answer situation with the other members who have indicated a desire to question so that we can try to accommodate everyone.

Five minutes, please, Mr. Mayer.

Mr. Mayer: Thank you very much, Mr. Chairman. Again I want to congratulate you on your brief, and I also want to say thank you for summarizing it as quickly as you did. I think you did an excellent job in a short period of time in summarizing it.

Two or three things I would like to cover very quickly. I think one of the duties of this committee when we travel is to get an idea from the people who appear as to what their attitude would be to some of the amendments. You mentioned that you hope the government would want to see some amendments, and it seems to me when you talked about, in your concerns over the bill, your point three and point four, at the top of page 5, where you talk about an improved grain system efficiency and performance and you also talk about the producers' ability to pay, that is also tied up with the costs that the railways are going to be passing on to producers. When you are in a monopoly position the concern is that you keep those costs down as much as possible. To my mind, and I think to a lot of people's minds on the committee, the way this inflation factor is being asked to be picked up by the producers is backwards.

Could you see any merit in having the railways either pick up or share in all of the inflationary costs as a means of addressing those two items that I mentioned in your brief?

[Traduction]

gouvernement fédéral maintient effectivement l'inflation à de tels niveaux, cela devrait aller très bien.

M. Bockstael: Cette marge de sécurité de 10 p. 100 me paraît très raisonnable et la proposition semble simple à appliquer. Je m'écarte des 4.5 p. 100, mais je suis sûr que d'autres entreprises et d'autres producteurs de marchandises en vrac aimeraient avoir une marge de sécurité de 10 p. 100 en payant 18 p. 100, 20 p. 100 ou 22 p. 100 de frais de transport. Je pense qu'il s'agit d'une subvention à long terme qui continuera à perpétuer la subvention du Nid-de-Corbeau.

Merci.

M. Radke: La marge de sécurité de 10 p. 100 est une approche qui semble attrayante, mais il ne faut absolument pas oublier que cet effet ne sera probablement pas obtenu avant 1990 ou 1991 environ, car les pourcentages ont énormément varié au fil des ans. L'effet qui se produirait en 1990 ou 1991 pourrait être inutile, s'il est nécessaire bien avant.

Pour ce qui est de l'attrait de la marge de sécurité, la fixation des tarifs en fonction de la valeur du service présenterait le double attrait d'établir des tarifs qui pourraient être immédiatement applicables et d'inciter les chemins de fer à rendre leur système plus efficient, en leur faisant assumer une partie de l'augmentation des coûts.

Le président: Merci messieurs Radke et Bockstael.

Deux autres membres du Comité m'ont fait part de leur intention de poser des questions. Je donnerai la parole à M. Mayer puis à M. Neil. Plusieurs autres membres du Comité veulent prendre la parole après MM. Mayer et Neil. Nous ferons donc ensuite une sorte de table ronde avec les autres membres du Comité qui souhaitent poser des questions, pour que tout le monde puisse exprimer son point de vue.

Cinq minutes, s'il vous plaît, monsieur Mayer.

M. Mayer: Merci beaucoup, monsieur le président. Je veux vous féliciter encore pour votre exposé et vous remercier de l'avoir résumé aussi rapidement. Je pense que vous avez fait un excellent travail en un court laps de temps.

J'aimerais mentionner très brièvement deux ou trois autres choses. Je pense que, durant leurs déplacements, l'une des tâches des membres de ce Comité consiste à se faire une idée des sentiments des gens qu'ils rencontrent à l'égard de certains amendements. Vous avez mentionné que vous espériez que le gouvernement serait en faveur de certains amendements. Il me semble que vous avez mentionné ce qui vous préoccupe dans ce projet de loi, dans les points trois et quatre figurant au haut de la page 5: l'amélioration du système, et vous avez mentionné aussi la capacité de l'agriculteur à payer qui est également liée aux coûts que les chemins de fer feront assumer aux producteurs. Lorsqu'on a un monopole, on doit se soucier de maintenir les coûts à leur plus bas niveau possible. À mon avis et à celui de beaucoup de membres du Comité, je pense, on a tort de demander aux producteurs d'assumer le coût de l'inflation.

Estimez-vous qu'il soit justifié de faire assumer aux chemins de fer le coût de l'inflation ou de les leur faire partager pour régler les deux points de votre exposé que j'ai mentionnés?

[Text]

The point I am making is that if somebody else is picking up increased costs there is no incentive on the railways to hold their costs down but if they know that they have to absorb some of them then there is incentive on behalf of the railways to see that those costs remain low.

• 1010

Mr. Fjordbotten: That is a unique approach. I am going to ask Mr. Radke to talk about it, because he has more expertise in that area than I do—that is for sure. I think that might be effective if it were not the first percentage points, if it were the ones above a certain point, so we knew it would be low.

Mr. Radke, maybe you want to . . .

Mr. Radke: I might just add to that the the point that is generally conceded when you are discussing methods of payments is that producers should also have the opportunity to affect system performance. They should also be able to dictate the amount and the kind of efficiency they see in their own rail transportation system. If they do not feel the full effects of the cost of transportation, they are less likely to demand changes. Where they are receiving the payment directly and therefore making the payment directly to the railways—and in effect it is money that comes out of their own pocket, albeit some of that money came to them from the federal government—they are more likely to demand changes that would improve system efficiency.

Mr. Mayer: How does the producer request or demand improvements in the system? How does he do it? Because time is short, let me ask you specifically: Would you be in favour of an amendment that would put some onus on the railways to participate in any increased costs they say they have as a result of the kinds of books they keep and the kinds of rulings the CTC would come down on?

Mr. Radke: Yes. That was the intent of the value-for-service pricing concept of safety net, which is included in our recommendation. If, in fact, at some point in time the grain prices have fallen dramatically relative to the cost of transportation, the railways would be asked to pick up part of that increase in cost of transportation, as they do in many other industries where they reflect the nature of the world markets and the kind of ability to pay that producers have—such as in the sulphur industry.

The Chairman: Your final question, Mr. Mayer.

Mr. Mayer: You see how quickly five minutes goes, and there are all kinds of items to cover yet.

You mention in your summary of amendments on page 10, item four, your grain system efficiency, where you think the Grain Transportation Administrator should act as a shipper. One of the concerns we have heard, and I think I have, is the

[Translation]

Ce que je tente de faire comprendre c'est que si quelqu'un d'autre assume l'augmentation des coûts, les chemins de fer n'auront pas intérêt à baisser leurs coûts, mais s'il est évident qu'ils doivent absorber une partie de ces coûts, ils seront encouragés à les faire baisser.

M. Fjordbotten: Il s'agit-là d'une approche particulière. Je demanderais à M. Radke de nous en parler parce qu'il est certainement bien plus compétent que je ne le suis dans ce domaine. À mon avis, cette façon de procéder pourrait être valable s'il ne s'agissait pas de points de pourcentage initiaux mais des points situés au-dessus d'un certain niveau; ainsi, nous saurions qu'il ne serait pas élevé.

Monsieur Radke, sans doute voudriez-vous . . .

M. Radke: Permettez-moi d'ajouter que, dans le cadre de l'analyse des modes de paiement, il est généralement admis que les producteurs devraient également être en mesure d'influer sur le rendement du système. Ils devraient aussi pouvoir indiquer le montant et le type d'efficacité de leurs propres réseaux de transport par chemin de fer. À défaut de prendre pleinement conscience des frais de transport, ils seront sans doute moins enclins à exiger que des modifications soient adaptées. S'ils perçoivent directement les sommes en question et, par suite, payent les compagnies de chemin de fer . . . il s'agit-là de montants qui leur appartiennent, même si une partie leur est versée par le gouvernement fédéral . . . ils tendront sans doute davantage à exiger que certaines modifications soient apportées afin d'améliorer le rendement du système.

M. Mayer: Comment le producteur procède-t-il pour demander ou exiger que des améliorations soient apportées au système? Que doit-il faire? Le temps dont nous disposons étant limité, permettez-moi de présenter ma question de façon plus précise: Préconisez-vous l'adoption d'une mesure exigeant des compagnies de chemin de fer qu'elles acquittent une partie des coûts accrus résultant de leur genre de comptabilité et des règlements émis par la CCT?

M. Radke: Oui. C'était là l'objet de la politique d'établissement des prix en fonction du service, ou marge de sécurité, que nous avons introduite dans nos recommandations. Si, à un moment donné le prix des grains subit une chute considérable par rapport aux frais de transport, les compagnies de chemins de fer devraient acquitter une partie de cette augmentation des frais de transport, comme elles le font dans un grand nombre d'autres industries, comme l'industrie du soufre, où elles reflètent la nature des marchés mondiaux et la capacité de payer des producteurs.

Le président: Une dernière question, monsieur Mayer.

M. Mayer: Vous voyez à quelle vitesse se sont écoulées cinq minutes et il nous reste encore un grand nombre de questions à aborder.

L'article 4 de l'état récapitulatif des modifications, à la page 10, portant sur l'efficacité du système de transport des trains précise qu'à votre avis, l'Administration du transport des grains devrait agir à titre d'expéditeur. On a fait état d'une

[Texte]

make-up of the Senior Grain Transportation Committee. Would you like to see more direct producer representation on that committee, or are you satisfied with it? Would you see additional direct producer representation on it as a means of addressing some of the concerns you have over putting the producer in a position of actually being more like a shipper?

Mr. Fjordbotten: Mr. Chairman, if I had my way, it would be all producers on that committee. That would be the ultimate.

Mr. Radke has a background in that area. Would you like to make a comment?

Mr. Radke: The Senior Grain Transportation Committee is a good idea insofar as it involves all the system participants in the development of rules, regulations, and policies affecting the movement of grain transportation. The major disadvantage of the committee in the way it is structured now is that it is heavily weighted in favour of those who have a vested interest in the system, who have a vested interest in maintaining the status quo. We think one way to ensure the vested interests coincide with the producer interest is to have enough producers there to hear the deliberations and to keep everybody's eyes targetted directly on the producers' interest.

Mr. Mayer: Could I have one more question, Mr. Chairman?

The Chairman: Yes.

Mr. Mayer: That answers my question on the second question. One of the things that concerns producers is the fact that this bill is not going to have a fixed rate. It is going to legislate a formula that establishes a rate, and I think it is very complicated. Are you concerned at all about the review process in the sense that in addition to the fact that we do not have a rate, we have a formula, every five years or every four years—whatever it is going to be—we are going to have a review process? Are you concerned at all about that?

Mr. Fjordbotten: Yes, we are.

Mr. Roth, do you want to comment?

Mr. Roth: Mr. Chairman, it is important that we have cost disclosure. If we do not, then we really do not know what we are talking about when we deal with the railways in terms of their costs and how much they have escalated over time. The importance of having a public forum in which those are addressed we have indicated before. I believe it is also important, as you look at the business of a formula, that you are able to adjust it over time should there be adjustments necessary. The important thing is that it is able to provide flexibility with the times as they occur. The CTC will continue to work, obviously, on the costing formula of R-6313. A lot of work has been done. I think it is important that the public forum address the issue.

The Chairman: Thank you very much, Mr. Mayer. Mr. Neil, five minutes please.

[Traduction]

préoccupation que je crois partager relativement à la constitution du comité directeur sur le transport des grains. Voudriez-vous que les producteurs soient davantage représentés au sein de ce comité ou la situation actuelle vous convient-elle? Une représentation accrue des producteurs vous permettrait-elle de répondre à la question que vous avez soulevée, c'est-à-dire de permettre aux producteurs de jouer un rôle plus actif au niveau de l'expédition?

M. Fjordbotten: Monsieur le président, si j'avais à trancher cette question, ce Comité serait formé exclusivement de producteurs. Ce serait la meilleure solution.

M. Radke connaît bien cette question. Avez-vous un commentaire à présenter?

M. Radke: La présence du comité directeur du transport des trains constitue une bonne idée dans la mesure où tous les participants sont appelés à élaborer les règles, règlements et politiques relatifs au transport des grains. Le Comité est actuellement constitué de façon à représenter davantage ceux qui ont des droits acquis dans le système, c'est-à-dire ceux qui ont intérêt à maintenir le statu quo. À notre avis, une façon de permettre aux droits acquis de coïncider avec l'intérêt des producteurs consisterait à permettre à un nombre suffisant de ces derniers d'assister aux délibérations et de retenir l'attention de tous les membres sur les intérêts des producteurs.

M. Mayer: Me permettez-vous de poser une autre question, monsieur le président?

Le président: Oui.

M. Mayer: Cela répond à ma question relative au deuxième point. L'une des préoccupations des producteurs tient au fait que ce projet de loi ne précise aucun tarif déterminé. Il prévoit établir une formule selon laquelle un tarif sera établi, et à mon avis, il s'agit-là d'un processus très compliqué. L'existence du processus de révision vous préoccupe-t-elle en ce sens que, outre le fait que nous ne disposons d'aucun tarif, nous devons tenir compte d'une formule qui devra être rajustée tous les quatre ou cinq ans, quelle que soit la période? Cela vous préoccupe-t-il?

M. Fjordbotten: Oui, en effet.

Monsieur Roth, désirez-vous présenter un commentaire?

M. Roth: Monsieur le président, il est important que les coûts soient précisés. S'ils ne le sont pas, nous ne saurons pas vraiment de quoi nous parlons lorsque nous traiterons avec les compagnies de chemins de fer au sujet de leurs coûts et de l'augmentation de ces derniers sur une période de temps. Nous avons déjà souligné l'importance que revêt l'existence d'un tribunal de l'opinion publique susceptible de traiter de ces questions. À mon avis, il est important que le tribunal de l'opinion publique aborde cette question.

Le président: Je vous remercie beaucoup, monsieur Mayer. Monsieur Neil, cinq minutes seulement.

[Text]

Mr. Neil: Thank you very much, Mr. Chairman. Mr. Minister, following up on Mr. Mayer's questions regarding those groups and organizations who have a vested interest in the status quo, would you like to name those organizations that you feel have a vested interest?

Mr. Radke: I think you could name all of them that are named there.

Mr. Neil: Thank you very much. I note in your proposed amendments you only refer to deletion of Clause 3.(d)(ix), which has to do with the members who represent the interests of feed grain consumers. Could you tell us how you would like to see this Senior Grain Transportation Committee structured, or the make-up of it?

Mr. Radke: I think you can structure the committee much the way it is set up now, with the two exceptions we have named: a substantial increase in the number of producers who have direct representation in the deliberations of the committee, and the reduction of the representation of the feed-grain users, a number which seems to us to be disproportionate to the producers in this country.

Mr. Neil: So basically you would increase the producer representation on that committee?

Mr. Radke: Yes.

Mr. Neil: Now, the other question I have, because of my time limitation, has to do with awards and sanctions. Do you feel that all participants in the system should be entitled to awards or be subject to sanctions, or just the railways?

The Chairman: Mr. Roth.

Mr. Roth: Mr. Chairman, the only way the system can work is if all parties who are involved in that chain of events are subject to a performance appraisal. If, in fact, only one party is subject to that performance appraisal and the others are not, then obviously your systems of awards and sanctions will not work.

Mr. Neil: Do you feel there should be awards as well as sanctions? Would not the system perhaps work better if there were only sanctions rather than awards? It seems to me that when it comes to the question of awards, where does the money come from? Does the producer pay the awards or does the government?

Mr. Roth: Mr. Chairman, in this society today the stick-and-carrot approach has been used many many times very successfully. To use only the stick we have found does not necessarily work all that well. Certainly when you get efficiency the carrot can be provided.

Mr. Neil: But where do you see the money for the awards coming from, out of the producers' pockets or out of the government's pocket?

Mr. Roth: I would say there may be ways in which the railways could provide that service for a lesser cost and it would therefore be less cost to the farmer; that is one of the awards, then. The alternate way is that keeping the rate at the

[Translation]

M. Neil: Je vous remercie beaucoup, monsieur le président. Monsieur le ministre, comme suite aux questions présentées par M. Mayer, relativement aux groupes et organismes intéressés à maintenir le statu quo, pourriez-vous nommer les organismes qui, à votre avis, sont dans une telle situation?

M. Radke: Je crois que vous pourriez nommer tous les organismes qui y sont désignés.

M. Neil: Je vous remercie beaucoup. Dans les amendements que vous proposez, je remarque que vous ne faites mention que de la suppression de la clause 3.(d)(ix), portant sur les membres qui représentent les intérêts des consommateurs de céréales fourragères. Pourriez-vous nous dire de quelle façon vous entrevoyez la structure ou la constitution de ce Comité directeur du transport des grains?

M. Radke: Je crois que le Comité peut conserver sa structure actuelle, sauf pour les deux éléments déjà mentionnés: une augmentation importante du nombre de producteurs ayant une représentation directe au niveau des délibérations du Comité et une réduction de la représentation des utilisateurs de céréales fourragères, dont le nombre nous apparaît hors de toute proportion avec le nombre de producteurs de ce pays.

M. Neil: Donc, vous accroîtrez le nombre de producteurs au sein de ce Comité?

M. Radke: Oui.

M. Neil: Mon autre question, en raison des limites de temps qui me sont imposées, porte sur les primes et les sanctions. À votre avis, tous les participants devraient-ils avoir droit aux primes ou être exposés aux sanctions, ou la situation ne devrait-elle toucher que les compagnies de chemins de fer?

Le président: Monsieur Roth.

M. Roth: Monsieur le président, le système ne pourra fonctionner que si toutes les parties en cause font l'objet d'une appréciation du rendement. Si, dans la réalité, cette appréciation ne touche que l'un des participants, le système des primes et des sanctions ne pourra être appliqué.

M. Neil: Estimez-vous que les primes devraient également être prévues? Ne vaudrait-il pas mieux ne prévoir que des sanctions? D'où proviennent les sommes nécessaires à l'attribution des primes? Ces montants proviennent-ils du producteur ou du gouvernement?

M. Roth: Monsieur le président, la technique dite de la carotte et du bâton a été utilisée à un succès, dans notre société. L'emploi du bâton seulement ne se révèle pas un succès aussi éclatant. Assurément, on devrait récompenser l'efficacité.

M. Neil: Mais d'où proviendraient ces sommes, des goussets des producteurs ou de ceux du gouvernement?

M. Roth: À mon avis, les compagnies de chemins de fer pourraient être en mesure d'assurer ce service à un moindre coût, ce qui entraînerait une réduction des frais de transport pour l'agriculteur; cela constituerait l'une des primes. D'une

[Texte]

same level and taking the efficiency gains that have occurred provides you with your carrot.

Mr. Neil: Thank you very much, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you, Mr. Neil. You were very brief.

Now we are going to the short snappers, starting with Mr. Kilgour.

Mr. Kilgour: How long is a short snapper?

The Chairman: Very quickly. I want to give every member who has indicated a wish . . .

Mr. Kilgour: Very quickly, Mr. Minister, thank you very much for your brief, on my part. Can you tell us how many Albertans are involved in meat processing or slaughter at the moment, approximately?

Mr. Fjordbotten: Mr. Chairman, I think it is about 6,000 jobs. I think one-third of our total manufacturing industry is agricultural processing.

• 1020

Mr. Kilgour: I am really talking about the jobs. If Bill C-155 passes, do you anticipate that there will be more or fewer, and what do your computers tell you will be the number, say, five years from now if Bill C-155 goes through unchanged, in terms of jobs in the meat slaughter, meat processing industry?

Mr. Fjordbotten: There is no doubt in my mind it will decrease. The packing industry right now, not only in this province but right across Canada, is having a difficult time, and the passage of this bill in its present state would certainly cause a decline in the numbers of employees in packing industries.

Mr. Kilgour: Significantly?

Mr. Fjordbotten: Significant . . . How high is high and how low is low? It would be, I think, a gradual decline over time rather than a quick shock.

Mr. Kilgour: Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Mr. Hargrave.

Mr. Hargrave: Thank you. I would like to say very quickly to the minister and his staff that we appreciate the excellent lead-off brief in our visit of the committee away from Ottawa.

I also appreciate the nature of your response, Mr. Minister, to Mr. Bockstael's first comment about the Gilson group and their report. I had that down for a question, but I will not say anything more about that.

[Traduction]

autre façon, la carotte pourrait être constituée par les gains réalisés au niveau de l'efficacité, lorsque les taux sont conservés au même niveau.

M. Neil: Je vous remercie beaucoup, monsieur le président.

Le président: Je vous remercie, monsieur Neil. Vous avez été très concis.

Nous allons maintenant passer aux questions courtes, et commencer par M. Kilgour.

M. Kilgour: De quelle longueur devrait être une courte question?

Le président: Très rapide. J'aimerais permettre à tous les membres qui en ont exprimé le désir . . .

M. Kilgour: Très rapidement, monsieur le ministre, je vous remercie beaucoup de votre exposé. Quel est le nombre approximatif d'Albertains travaillant actuellement à l'abattage ou au conditionnement de la viande?

M. Fjordbotten: Monsieur le président, je crois qu'il s'agit-là d'environ 6,000 emplois. Je crois que le tiers de notre industrie manufacturière est affecté au traitement des produits agricoles.

M. Kilgour: Ce qui m'intéresse vraiment ce sont les emplois. Si le projet de loi C-155 est adopté, est-ce que vous prévoyez qu'ils seront plus nombreux ou plus rares? D'après vos ordinateurs, quel sera le nombre d'emplois dans les domaines de l'abattage de bétail et du traitement des viandes, mettons, dans cinq ans si le projet de loi C-155 est adopté sans aucune modification?

M. Fjordbotten: Selon moi, il n'y a aucun doute que ce nombre diminuera. À l'heure actuelle, non seulement dans la province visée mais dans tout le Canada, l'industrie de l'emballage connaît des temps difficiles et l'adoption de ce projet de loi tel qu'il nous est présenté entraînerait certainement une diminution du nombre d'employés dans les entreprises de ce secteur.

M. Kilgour: De façon significative?

M. Fjordbotten: De façon significative . . . Comment traduire concrètement cette diminution? Je crois qu'il s'agirait plutôt d'une diminution progressive échelonnée sur un certain temps plutôt que d'une chute rapide.

M. Kilgour: Merci, monsieur le président.

Le président: Monsieur Hargrave.

M. Hargrave: Merci. J'aimerais très rapidement dire au ministre et à son personnel comment nous apprécions l'excellent premier mémoire présenté à l'occasion de la visite de notre Comité à l'extérieur d'Ottawa.

J'ai également bien aimé la nature de votre réponse, monsieur le ministre, à la première observation de M. Bockstael au sujet du groupe Gilson et de son rapport. J'aurais une question à poser à ce sujet, mais je ne dirai rien de plus maintenant.

[Text]

My first of two questions, Mr. Chairman, may be interpreted as somewhat hypothetical, but I think it is a very real situation. In the event that this piece of legislation, Bill C-155, in its present form—that is, with the pay-the-railway provision intact... does not finish out and go through the whole due political process and become the law of the land, can we, especially here in western Canada, safely assume that governments—and that is plural; although it is mainly federal government, the four western provincial governments will be involved... will continue to pick up the tab for what is generally known as the Crow deficit? For easy figuring, that has now reached the point of about \$651 million every year.

My own feeling is there is no guarantee that, regarding such programs as the picking up of the difference in the actual freight rate loss, the cost of the railway rehabilitation program, the hopper car situation and even the hoped-for capital improvements to the two railways going through the mountains that I think we all hope will come about, that somebody will continue to pick up that tab.

I would like to find out whether the Government of Alberta is concerned about this. Do you think that if we fail in doing a proper job on this first serious attempt on the Crow in 87 years, I think it is—if we fail to do a proper job that may have to last another 87 years that somebody else is going to pay the bills?

Mr. Fjordbotten: Mr. Chairman, this particular issue is a federal government issue and should be resolved by the federal government. I agree with you: there is absolutely no guarantee. In fact, I would think not, that the provincial governments would be picking up that gap and we would have a further deterioration of the system and a further deterioration, I think, in agriculture all over western Canada.

Mr. Hargrave: Thank you, Mr. Minister.

The Chairman: Your second question, briefly please.

Mr. Hargrave: Alberta's position with respect to the two problems, dilution and distortion, which I think we in Alberta bear a disproportionate share of, mainly because of our relatively large livestock populations and the damage that we all are aware of to our value-added industries and so on... Perhaps my question to the minister is that, even though—I am thinking primarily of our beef cattle industry in Alberta and in Canada—we have been sitting on the bottom of the numbers cycle for quite a number of years now... It has not varied more than 1% up and down from the bottom, and it is really not much more, if at all, than it was 11 or 12 years ago. Have you confidence as our agricultural minister that, hopefully, when this recession begins to turn around and consumers in North America begin to turn from the cheaper chicken to a little more beef, hopefully, our feeding industry, which to me has a tremendous potential in Alberta that we have not even begun to approach yet, will come back and the demand will come back and that we will see better days ahead

[Translation]

La première de mes deux questions, monsieur le président, paraîtra peut-être quelque peu hypothétique mais je crois qu'elle a trait à une situation très réelle. Si cette mesure législative, le projet de loi C-155, dans sa forme actuelle... c'est-à-dire, si sa clause concernant le paiement des tarifs ferroviaires reste intacte... si elle n'est pas mise de côté mais soumise en bonne et due forme au processus politique pour devenir loi, pouvons-nous, surtout ici dans l'Ouest du pays, supposer sans risque que les gouvernements... même s'il s'agit surtout du gouvernement fédéral, les gouvernements des quatre provinces de l'Ouest auront leur rôle à jouer... continueront de payer la note de ce qui est généralement connu comme le déficit du Nid-de-Corbeau? Un calcul rapide nous apprend que ce déficit est maintenant d'environ 651 millions de dollars chaque année.

Selon moi, qu'il s'agisse de programmes visant à assumer le déficit actuel occasionné par les tarifs ferroviaires, les coûts du programme de remaniement du chemin de fer, le dossier des wagons-trémies et même l'amélioration espérée des investissements dans les deux compagnies de chemin de fer qui traversent les montagnes que nous espérons tous voir aboutir un jour je crois, il n'y a aucune garantie que quelqu'un va continuer de payer la note.

J'aimerais savoir si le gouvernement de l'Alberta s'intéresse à cette question. Croyez-vous que, si nous échouons dans cette première tentative sérieuse au sujet du tarif du Nid-de-Corbeau en 87 ans, je crois que la tentative est sérieuse... si nous échouons et que la situation persiste pour 87 autres années, que quelqu'un d'autre payera la note?

M. Fjordbotten: Monsieur le président, cette question particulièrement relève du gouvernement fédéral et c'est à lui qu'il appartient de la résoudre. Je partage votre avis: il n'y a absolument aucune garantie. De ce fait, je ne crois pas que les gouvernements provinciaux prendraient la relève et je pense que le système irait en se détériorant de plus en plus et, selon moi, affecterait toute l'agriculture des provinces de l'Ouest.

M. Hargrave: Merci, monsieur le ministre.

Le président: Votre deuxième question, brièvement, s'il vous plaît.

M. Hargrave: L'attitude de l'Alberta vis-à-vis des deux difficultés, la dilution et la distorsion, qui nous frappent en Alberta de façon disproportionnée, selon moi, provient surtout de l'importance relative de nos troupeaux de bétail et des préjudices que connaissent manifestement nos entreprises à valeur ajoutée et le reste... Ma question au ministre serait peut-être, même si... je pense surtout à notre industrie du bétail en Alberta et au Canada... pour bon nombre d'années maintenant, nous sommes restés au même niveau inférieur en ce qui concerne le nombre... Nous ne nous sommes guère écartés de plus de 1 p. 100 en deçà ou au-dessus du palier inférieur, et le nombre de têtes de bétail n'est guère supérieur, si toutefois il l'est, de ce qu'il était il y a 11 ou 12 ans. En tant que notre ministre de l'Agriculture, avez-vous bon espoir que, lorsque cette récession commencera à disparaître et que les consommateurs d'Amérique du Nord abandonneront le poulet à meilleur marché pour revenir au boeuf, que notre industrie de l'alimentation du bétail qui, selon moi, recèle un potentiel

[Texte]

to add to what you have quite properly already referred to, and those are the natural advantages we enjoy here in western Canada, especially in Alberta?

Mr. Fjordbotten: I spent a number of years in the grain and livestock industry, and my grandfather used to say to me: Leroy, if you hang onto that cow's tail, she will always pull you through. He did not always say all the things it would pull you through by the time it got you to the other end.

I have every confidence that this industry will grow. However, to have growth in the industry is not the most important thing, but to have that stability within the industry, and I have every confidence that we will continue to provide the product and the feedlots will do well in the future.

There is one thing that we provide that no other country in the world can touch, and that is the finest quality beef anywhere. That beef is finding now acceptance in many markets, not only in the western United States but in the Pacific Rim countries. Alberta beef was even featured in Harrods in London, which was a market that we could not break into at all a short time ago.

So the answer to your question is if the bill is handled properly and if the distortions are removed, yes; if it is not, I still think we will have some stability but it is going to be difficult. That cow's tail is going to get slippery.

The Chairman: Thank you, Mr. Hargrave. I am sure if the first part of that was an answer or a commercial, but in any case if it was a commercial I think it was well justified.

Mr. Towers.

Mr. Towers: Thank you, Mr. Chairman. Mr. Minister, one of the concerns that I think farmers have is that they are really going to give a credit card to the railroads with the passage of this bill because the Crow in effect has been gone ever since they started to purchase the hopper cars and so on. But this bill actually almost gives a credit card to the railroads because of the fact that, going back to the Snively report, I was never satisfied that those figures accurately reflected the actual efficient cost of moving grain if we had an efficient system. It seems to me that you are touching on it very closely in your report where you said that the Grain Transportation Administrator should have more authority than he has. This bill certainly does not do that, and I am wondering if your government has done a cost analysis study actually on what the cost of moving grain should be or could be because of the fact of the inefficiencies built in.

For instance, one of the most difficult things, I think, that you have to face in an issue such as this is that perhaps the railroads would say it is going to cost them so many millions of dollars to build a mile of track, whereas if it was done on a competitive basis, contracting, or whether it is done on 10%

[Traduction]

considérable en Alberta que nous n'avons pas encore commencé à aborder, se resaisira et que la demande réapparaîtra et que nous verrons de meilleurs jours devant nous et qui viendront s'ajouter à ce que vous avez déjà bien mentionné, et il s'agit là des avantages naturels que nous connaissons dans l'ouest du Canada, surtout en Alberta?

M. Fjordbotten: J'ai consacré un certain nombre d'années aux industries des céréales et du bétail, et mon grand-père me disait: LeRoy, si tu restes attaché à la queue de cette vache, elle te tirera toujours d'affaires. Il ne précisait pas toujours à travers quoi elle m'entraînerait avant de parvenir au but.

J'ai absolument confiance à la croissance de cette industrie. Néanmoins, la chose la plus importante n'est pas la croissance de l'industrie mais bien sa stabilité intérieure. J'ai tout à fait confiance que nous continuerons à fournir le produit et que nos terres céréalières ont un bel avenir.

Il y a une chose que nous produisons et qu'aucun autre pays ne peut empêcher, c'est le boeuf de la meilleure qualité au monde. Ce boeuf est maintenant accepté sur de nombreux marchés, non seulement dans l'ouest des États-Unis mais également dans les pays du littoral du Pacifique. Le boeuf de l'Alberta s'est même vendu chez Harrods de Londres, marché qu'il nous était impossible de pénétrer il y a peu de temps.

Donc, la réponse à votre question est que, si le projet de loi est examiné comme il faut et si les distorsions en sont éliminées, oui; dans le cas contraire, je crois quand même que nous connaissons une certaine stabilité mais ce sera difficile. La queue de la vache va devenir glissante.

Le président: Merci, monsieur Hargrave. Je ne sais pas si la première partie était une réponse ou une annonce publicitaire. S'il s'agissait d'une annonce, elle était bien justifiée.

Monsieur Towers.

M. Towers: Merci, monsieur le président. Monsieur le ministre, l'une des préoccupations des cultivateurs, selon moi, c'est que l'adoption du projet de loi équivaldrait à consentir aux compagnies de chemin de fer une carte de crédit. En effet, le tarif du Nid-de-Corbeau est en réalité disparu depuis qu'elles ont commencé à se procurer des wagons-trémies, et le reste. Mais le projet de loi que nous examinons accorde presque une carte de crédit aux compagnies de chemin de fer parce que, si nous remontons au rapport Snively, je n'ai jamais été persuadé que les chiffres reflétaient exactement les coûts réels du transport du grain si nous avions possédé un système efficace. Il me semble que vous touchez de très près à cette question dans votre rapport lorsque vous affirmez que l'administrateur du transport des céréales devrait jouir de plus de pouvoir. Le projet de loi que nous étudions n'a certainement pas cet effet et je me demande si votre gouvernement a procédé à l'analyse des prix de revient en fonction du coût que le transport des céréales devrait être ou pourrait être compte tenu des inefficacités inhérentes au système actuel.

Par exemple, l'une des plus grandes difficultés, je crois, dont vous devez tenir compte dans une question comme celle-ci est la suivante: peut-être que des entreprises de chemin de fer affirmeront qu'il va leur en coûter tant de millions de dollars pour construire un mille de voie ferrée, tandis que, si ce travail

[Text]

cost plus, this type of thing... There can be such a great variation in that that I can understand why the farmers feel that we are giving them a credit card.

Mr. Fjordbotten: That is why we want a review and want to know the source and application of funds. That is a key. I do not have any great love for the CPR, but we are very fortunate here in Alberta: we have one fellow who was involved in a lot of the studies that were done on those costings, and could I have Mr. Roth just make a comment?

Mr. Roth: Mr. Chairman, the costing reviews, obviously, in the future should go beyond where Snively had left off, which was really on a one car spot. Today we ought to be looking at various system efficiencies that can be brought in and made available to all farmers in western Canada. Certainly, by that approach, that objective, in the costing review then of course you would be able to come up with costings that would better reflect a modern-day system.

The Chairman: Thank you.

Mr. Towers: Could I have just one more?

• 1030

The Chairman: You may have one brief question.

Mr. Towers: Perhaps it is a little much, Mr. Minister, to ask one western government to undertake this, but it seems to me it might be advisable for the Manitoba, Saskatchewan, and Alberta governments to get together and have their own costing formula established. Then at least you would have an argument on which to base any future decisions which are going to have to be made. I think this is one of the most unacceptable parts of the whole system. For example, take a 19- or 20-day turnaround on a boxcar. If you can take one day off it, you can save \$75 million. It seems to me it is of paramount importance that we should do something in order to increase that efficiency more than has been done up to the present time.

The Chairman: Mr. Roth.

Mr. Roth: Mr. Chairman, we would be delighted to undertake these kinds of reviews. In the past, during the Snively Commission inquiry, we certainly did participate with the other western provinces.

In the future, to undertake this kind of review, we would require cost disclosure from the railways. We need that data. At this point in time, the only way we are able to do it is to work with the CTC on their review of the Costing Order R-6313, and that has been rather a cumbersome project.

The Chairman: Thank you, Mr. Tower. Mr. Malone. You may have one question, please.

[Translation]

était exécuté sur une base concurrentielle, s'il y avait des appels d'offre, si l'on accepte des coûts supplémentaires de l'ordre de 10 p. 100, et ce genre de choses... Il y a là place à tant de variations que je comprends que les cultivateurs estiment qu'ils donnent à ces entreprises une carte de crédit.

M. Fjordbotten: Voilà pourquoi nous demandons une étude pour connaître la provenance et la destination des fonds. Cela est crucial. Je n'aime pas beaucoup le Canadien-Pacifique, mais nous sommes chanceux ici en Alberta: nous avons un individu qui a beaucoup étudié la question de ces coûts. Pourrais-je maintenant demander à M. Roth de faire une observation?

M. Roth: Monsieur le président, dans l'avenir, les analyses de coûts devraient manifestement se rendre plus loin que le rapport Snively, qui s'arrêtait à l'étude de la question en fonction du wagon individuel. Nous devons maintenant examiner l'efficacité de divers systèmes qui pourraient être adoptés et mis à la disposition de tous les cultivateurs de l'ouest du Canada. De cette façon, en poursuivant cet objectif, une analyse des coûts parviendrait certainement à des résultats qui reflèteraient mieux un système moderne.

Le président: Merci.

M. Towers: Pourrais-je poser une autre question?

Le président: Vous pouvez poser une courte question.

M. Towers: Il est peut-être exagéré, monsieur le ministre, de demander à un seul gouvernement de l'Ouest d'entreprendre cette action, mais il me semble que les gouvernements du Manitoba, de la Saskatchewan et de l'Alberta pourraient ensemble faire élaborer leur propre formule d'établissement des coûts de production. Vous auriez alors au moins un argument pour justifier les décisions futures qui devront être prises. Je crois qu'il s'agit de l'un des éléments les plus inacceptables de tout le système. Par exemple, disons que la durée d'une navette de wagons couverts est de 19 ou 20 jours; si vous pouvez la diminuer d'un jour, vous économisez 75 millions de dollars. Il me semble d'importance primordiale que l'on entreprenne une action quelconque pour augmenter l'efficacité du transport au-delà de ce qui a déjà été fait.

Le président: Monsieur Roth.

M. Roth: Monsieur le président, il nous ferait plaisir d'entreprendre ce genre d'étude. Nous avons déjà par le passé, durant l'enquête de la Commission Snively, collaboré avec les autres provinces de l'Ouest.

Dorénavant, avant de nous attaquer à un projet semblable, il nous faudrait connaître les coûts des compagnies de chemins de fer. Nous devons avoir ces données. Pour le moment on peut uniquement se procurer ces renseignements en travaillant avec la CCT à l'étude de l'ordonnance R-6313 de la Commission sur le prix de revient et, jusqu'à ce jour, cette entreprise a été plutôt difficile.

Le président: Merci, monsieur Tower. Monsieur Malone vous pouvez poser une question.

[Texte]

Mr. Malone: Thank you, Mr. Chairman. I would like to commend the minister on the very thoughtful and thorough brief which he has presented today. I am sure what he is really speaking of is an efficient transport system in a landlocked part of the continent.

I would like to ask him this question. Even those who take the view that we should be making the payments to the railroad seem to be saying that diversification in the province is an acceptable goal. But they take the view that we ought not to have dilution from the status quo situation. Is it not impossible to have diversification unless we have some dilution?

The Chairman: Mr. Radke.

Mr. Radke: It is certainly not possible to correct distortion without creating some dilution. Similarly, it is not possible to provide the Crow benefit undiluted, without maintaining or increasing the amount of dilution. It is like a continuum, with dilution at one end and distortion at the end, and never the twain shall meet, except through compromise. There has to be some kind of compromise to free up the dollars to allow the multiplier effect and the economic development effects to occur.

Mr. Malone: Then is it not fair to respond that what we are really fundamentally dealing with is not a transportation question, but an economic question, not only to western Canada but to all of Canada, and that we should be viewing this question as one of provincial, regional, and national economics, and not a question of just purely historical transportation?

Mr. Radke: We have great difficulty understanding how the federal government can attempt to solve a transportation problem without directing itself to the economic problems which the solution would cause if it were done improperly.

The Chairman: Thank you. Mr. Taylor.

Mr. Taylor: Thank you, Mr. Chairman. I would like to ask the minister one question. Since Bill C-155 not only retains, but aggravates, all of the distortions which the minister said were going to be removed, how can the cattle and the hog industry survive, let alone grow, if C-155 were passed as it is?

The Chairman: Mr. Roth.

Mr. Roth: Mr. Chairman, to Mr. Taylor, with the passage of C-155, we obviously have distortion occurring in our grain pricing, and so it discourages livestock production. It discourages, particularly, the processing of livestock products, and discourages the processing of canola and other products as well. So the future, then, seems to indicate a downhill trend in those industries, if we have the passage of Bill C-155.

[Traduction]

M. Malone: Merci, monsieur le président. J'aimerais féliciter monsieur le ministre pour le mémoire exhaustif et pénétrant qu'il nous a présenté aujourd'hui. Je suis persuadé qu'il parle réellement d'un système de transport efficace pour cette partie isolée du continent.

J'aimerais lui poser une question. Même ceux qui sont d'avis que les versements devraient être faits aux compagnies de chemins de fer semblent dire qu'il est acceptable de viser comme objectif la diversification à l'intérieur des provinces. Leur position est toutefois qu'il ne faudrait pas générer une dilution par rapport à la situation actuelle. N'y a-t-il pas là contradiction, est-il possible de faire une diversification sans dilution?

Le président: Monsieur Radke.

M. Radke: Il est certainement impossible de corriger la distorsion sans créer une certaine forme de dilution. De même il est impossible d'accorder les bénéfices découlant du tarif du Nid-de-Corbeau sans les diluer, sans maintenir ou accroître l'importance de cette dilution. Cette situation ressemble à un continuum où l'on retrouverait à une extrémité la dilution et à l'autre la distorsion, sans que jamais ces deux points ne puissent se rencontrer sauf à la suite de compromis. On a consenti à une certaine forme de compromis en libérant le dollar pour permettre à l'effet multiplicateur d'agir et aux effets du développement économique de se produire.

M. Malone: N'est-il pas alors juste de répondre que, fondamentalement, ce dont il s'agit ici ce n'est pas de transport mais bien de questions économiques qui concernant non seulement l'Ouest canadien, mais aussi le reste du Canada et qu'il faudrait voir cette situation selon une perspective économique provinciale, régionale et nationale et non simplement d'un point de vue historique sur le transport!

M. Radke: Nous arrivons mal à comprendre comment le gouvernement fédéral peut tenter de résoudre un problème de transport sans tenir compte des problèmes économiques que les solutions apportées au problème du transport pourraient susciter si elles étaient mal choisies.

Le président: Merci. Monsieur Taylor.

M. Taylor: Merci, monsieur le président. J'aimerais aussi poser une question au ministre. Puisque le projet de loi C-155 non seulement conserve, mais aggrave les distorsions qui, selon le ministre, devaient être annulées, comment l'industrie de l'élevage des bovins et des porcs pourrait-elle sinon progresser du moins survivre si ce projet de loi C-155 est adopté tel quel?

Le président: Monsieur Roth.

M. Roth: Monsieur le président, à l'intention de M. Taylor; avec l'adoption du projet de loi C-155 nous verrons nécessairement quelques distorsions se produire dans l'attribution des coûts, ce qui découragera les producteurs de bétail. Ce phénomène ralentit particulièrement le traitement des produits d'élevage de même que le traitement du colza et d'autres produits semblables. Il semble donc que l'on voit une tendance à la baisse se profiler à l'horizon pour ces industries si le projet de loi C-155 est adopté.

[Text]

The Chairman: Thank you, Mr. Taylor.

Mr. Taylor: Mr. Chairman, may I have just one more?

The Chairman: Very quickly, please

Mr. Taylor: Yes.

In view of what you have just said, and in view of the fact that this bill was designed to help western Canada, if it is to be retained as it is today, would it not be better to scrap C-155 entirely, retain the Crow, and improve the railway system under the Railway Act—particularly using some of the money in line with the agreement that we entered into in 1881 with the CPR?

The Chairman: Mr. Roth.

Mr. Roth: Mr. Chairman, the problems with C-155 are immense. To go back to not having even C-155 means that you are in the position of some ad hoc approaches to try to provide some railway capacity. We find it incomprehensible that the federal government would establish either scenario to try to offset the effects of lack of transportation in western Canada; on top of it, that the government would knowingly allow a system which would not encourage economic benefits; and, in particular, that the government would offset the Crow rate disadvantages we have so that we can regain our comparative advantage.

The Chairman: Thank you. Mr. Yurko, the final word is yours.

Mr. Yurko: Mr. Chairman, first of all, I want to welcome you all to the beautiful city of Edmonton. There has been a certain amount of excitement here lately.

Secondly, I wanted to congratulate the minister on a very comprehensive brief. I am particularly pleased with page 4, Mr. Minister, because of the way you have outlined, very succinctly, the guiding principles under which you have put forth your brief. You have put forth five positions which I think are very appropriate.

But everybody has been asking you what I am going to ask you too. What is the Government of Alberta prepared to do if Bill C-155 does not meet our expectations with respect to these five points? That is what we want to know from you as a government. The rest of the presentations are from producers, and we, of course, wish to know what they want to say. But you represent a government.

You tell us just about those five points—that you have purchased 1,000 hopper cars, that you are contributing \$240 million in financing the Prince Rupert grain terminal. We know you have gas co-ops running across the province, massively subsidized.

I would like to ask you, first of all, if the \$240 million and the 1,000 hopper cars are subsidized in such a way that there is an advantage to western producers. If they are, what is the

[Translation]

Le président: Merci, monsieur Taylor.

M. Taylor: Monsieur le président, puis-je poser une autre question?

Le président: Rapidement s'il vous plaît.

M. Taylor: Oui d'accord.

A la lumière de ce que vous venez de dire et compte tenu du fait que ce projet de loi a été conçu pour aider l'Ouest canadien, au lieu de le conserver selon son format actuel n'est-il pas mieux de supprimer le projet de loi C-155 entièrement, de conserver le tarif du Nid-de-Corbeau et d'améliorer le système de transport par chemins de fer en vertu de la Loi sur les chemins de fer en utilisant plus précisément une partie des sommes prévues dans l'entente intervenue avec le CP en 1881?

Le président: Monsieur Roth.

M. Roth: Monsieur le président, les problèmes générés par le projet de loi C-155 sont très vastes. L'annulation de ce projet de loi signifierait un retour en arrière vers une situation de tâtonnements en vue de maintenir la capacité de transport des chemins de fer. À notre avis, il est incompréhensible que le gouvernement fédéral choisisse l'un de ces deux scénarios pour tenter de corriger les effets du manque de transport dans l'Ouest canadien, que le gouvernement permette sciemment l'instauration d'un système qui ne produirait aucun bénéfice économique et, plus particulièrement, que le gouvernement ne veuille pas neutraliser les désavantages créés par le tarif du Nid-de-Corbeau au moyen d'une formule qui rétablisse notre avantage relatif.

Le président: Merci. Monsieur Yurko vous aurez le dernier mot.

M. Yurko: Tout d'abord monsieur le président, j'aimerais vous souhaiter la bienvenue dans cette magnifique ville d'Edmonton qui a connu récemment une certaine fébrilité.

Deuxièmement, j'aimerais féliciter le ministre pour son mémoire très complet. Je suis particulièrement fier de lire la page 4, monsieur le ministre, car vous y décrivez très succinctement les principes qui ont guidé la rédaction de ce mémoire. Vous y exposez 5 points que je crois très valables.

Tous vous ont déjà posé la question que je poserai à mon tour; que se propose de faire le gouvernement de l'Alberta si le projet de loi C-155 ne satisfait pas nos attentes à l'égard de ces 5 points? Voilà ce que nous aimerions savoir de vous à titre de représentant du gouvernement. Les autres présentations provenaient de producteurs; nous sommes bien sûr intéressés à connaître leur avis, mais vous représentez un gouvernement.

Parlez-nous un peu de ces 5 points, vous avez acheté 1,000 wagons-trémies, vous contribuez pour une part de 240 millions de dollars au financement des silos de Prince Rupert, nous savons que vous possédez des coopératives de distribution d'essence partout dans la province qui sont en grande partie subventionnées.

J'aimerais vous demander tout d'abord si les 240 millions de dollars et les 1,000 wagons-trémies représentent une forme d'aide avantageuse pour les producteurs de l'Ouest. Dans

[Texte]

real extent to which you are prepared to subsidize the agriculture industry? After all, that is what this whole game is about, the subsidization of western agriculture. What is your government really prepared to do with respect to those five points? Are you going to put out a brief with respect to those five points? If you are not, why are you not? I think we would know exactly what the position of the Alberta government is in this entire area.

The Chairman: There are four or five questions here. Are you going to attack them, Mr. Fjorbotten?

Mr. Fjorbotten: First of all, he said it is a game, and I guess it is. I have not received all the cards, and I do not believe in playing cards until I have received them all. I cannot deal with something hypothetical.

No other provincial government in this country has been more definitive and more consistent than we have about our principles and what we base them on. No one is more open than we are about how we are trying to approach this. I do not think it would serve any purpose today for me to say yes, we are going to do this, or no, we are not going to do that. We are here before you today trying to assist you, not trying to argue with you or trying to debate with you. We are here today to try and lay out principles and an approach which is not only our approach but which is agreed to by farm organizations within western Canada. We wish to try to resolve an issue which I think is the most important issue that will face not only western Canada, but all Canada, for some time.

If we drop the ball on this and then have one treasury competing against another treasury in an ad hoc approach to something that is as vital to our future as a trading nation—that is, right now today—then I think we have lost an opportunity.

Mr. Yurko, I do not play unless I have all the cards and can see them.

The Chairman: You may have a very brief question, Mr. Yurko.

• 1040

Mr. Yurko: Mr. Minister, what I am trying to suggest, and you know it very well, is that you are involved in the area of subsidizing massively western agriculture, particularly the provincial agriculture industry. I just want to ask you a very specific, very narrow, question. Is the \$240 million you refer to on page 4, and the purchase of the 1,000 hopper cars done on the basis of subsidized money costs? Or, in fact, are you charging, or relating, those to the industry on the commercial costs of money?

The Chairman: Mr. Roth.

Mr. Roth: Mr. Chairman, the hopper cars are owned outright by the Province of Alberta and are provided to the railways under a contractual arrangement whereby they have to repair and maintain them.

[Traduction]

l'affirmative, dans quelle mesure êtes-vous réellement prêts à subventionner l'industrie de l'agriculture? Après tout, voilà l'objet fondamental de ce jeu: l'aide à l'agriculture dans l'Ouest. Qu'est-ce que votre gouvernement est réellement prêt à faire à l'égard de ces cinq points. Allez-vous aussi présenter un mémoire pour exposer ces points en détail? Sinon, pourquoi? Je crois que nous saurions alors exactement quelle est la position du gouvernement de l'Alberta à l'égard de tout ce domaine.

Le président: Cet énoncé renferme 4 ou 5 questions; allez-vous les contester, monsieur Fjorbotten?

M. Fjorbotten: D'abord M. Yurko a déclaré qu'il s'agissait d'un jeu; c'est peut-être le cas, mais je n'ai pas encore reçu toutes les cartes et je n'aime pas jouer sans avoir toutes les cartes. Je ne peux traiter de choses hypothétiques.

Aucun autre gouvernement provincial de ce pays n'a été aussi précis et constant au sujet de ses principes et de leur fondement. Aucun gouvernement n'est plus ouvert que le nôtre quant à l'approche qu'il choisit face à ce problème. Je crois qu'il est inutile pour moi aujourd'hui de dire: oui, nous allons faire telle chose ou non, nous ne le ferons pas; nous sommes ici pour essayer de vous aider et non pour discuter ou lancer un débat. Nous voulons essayer d'établir des principes et de choisir une approche qui sera non seulement la nôtre, mais celle qui obtiendra l'assentiment de toutes les entreprises agricoles dans l'Ouest canadien. Nous voulons tenter de résoudre une question qui, à mon avis, est la plus importante actuellement non seulement pour l'Ouest canadien, mais pour tout le Canada.

Si nous laissons tomber le débat à ce sujet, si nous comptons sur l'affrontement des différents conseils du Trésor pour régler par tâtonnements une question aussi vitale pour notre futur à titre de pays commerçant, du moins pour le moment, je crois que nous aurons alors laissé passer une occasion unique.

Monsieur Yurko, je refuse de jouer à moins d'avoir toutes les cartes en main.

Le président: Vous pouvez poser une brève question, monsieur Yurko.

M. Yurko: Monsieur le ministre, ce que j'essaie de dire, et vous le savez très bien, c'est que vous subventionnez de façon importante l'agriculture dans l'Ouest et particulièrement l'industrie provinciale de l'agriculture. J'aimerais simplement vous poser une question très précise. Les 240 millions de dollars mentionnés à la page 4 et l'achat des 1,000 wagons-trémies font-ils partie des subventions ou en fait est-ce que vous imputez ces sommes à l'industrie en vertu du coût habituel de l'argent sur les marchés?

Le président: Monsieur Roth.

M. Roth: Monsieur le président, les wagons-trémies appartiennent en propriété exclusive à la province de l'Alberta et sont fournis aux compagnies de chemins de fer en vertu d'un contrat selon lequel celles-ci doivent les réparer et assurer leur entretien.

[Text]

With respect to the \$240 million financing provided to the six grain companies which are building the grain terminal in Prince Rupert, that is done on a set of commercial terms which recognizes lower grain through-puts in the early years and, then as the increases occur, so do the returns, and it becomes a normal commercial undertaking.

The Chairman: Thank you. One question, Mr. Loiselle.

Mr. Loiselle: Mr. Minister, you say that 31.1 cap is something bad in this bill, but if we forget it, and remove this 31.1, the costs by 1991 will be roughly \$1 billion. If we take, after that, your other proposal for the inflation rate at 4.5% instead of 6%, we would come again with a cost for the program. I would like to know if you would be ready if we removed these two things; if we followed your route, to consider participating financially as a government?

The Chairman: Mr. Fjordbotten.

Mr. Fjordbotten: Mr. Chairman, the federal government is the beneficiary of inflation, and it is a federal government responsibility. What I feel so strongly about is that if the Alberta government were to participate, then other governments must participate, and we would end up with one treasury competing with another treasury on an ad hoc approach—which is one thing we cannot do.

We were involved initially in the hopper cars, the reason for that being the system inefficiency and the ad hoc approach taken to this date. We are involved in Prince Rupert because of the need not only for the Province of Alberta but, indeed, all of western Canada to assist our producers, and we work with grain companies in order to do that. But I have great apprehension about getting into something where the provincial treasuries are competing.

Mr. Loiselle: One very quick one. What are the other industrial sectors in Alberta which are suffering the most from the existing situation in the transportation system; I mean, for example, the chemical industry, the forestry industry, and so on? Which are suffering the most?

Mr. Fjordbotten: All our commodities going west have a problem with the transportation system. The problem is, under the present Crow rate and if we do not handle it properly and have an increase in shipments of petrochemicals and a number of things which take up the capacity of the system, our grain will be sitting on the sidings. They have to move the grain, but they can move it in their own sweet time, and they will move the product that sells. It is the same as with you or I; if you are mowing your lawn for one neighbour on one side and he is paying you, and the other neighbour is not paying you, whose

[Translation]

Quant aux 240 millions de financement accordés aux six compagnies céréalières qui contruisent les silos de Prince Rupert, il s'agit là d'un financement soumis à un ensemble de dispositions commerciales qui tiennent compte du fait que le trafic de céréales est moindre lors des premières années et qu'il augmente par la suite; le rendement augmente en conséquence et l'entente spéciale se transforme peu à peu en entreprise commerciale normale.

Le président: Merci. Vous pouvez poser une question M. Loiselle.

M. Loiselle: Monsieur le ministre, selon vous, le critère de 31.1 millions de tonnes mentionné dans ce projet de loi n'est pas valable; si nous en faisons abstraction et annulons le 31.1, les coûts s'élèveront à environ 1 milliard de dollars en 1991. Si nous adoptons de plus votre autre proposition remplaçant le taux d'inflation de 6 p. 100 par 4.5 p. 100 on obtient de nouveau une augmentation des coûts du programme. J'aimerais savoir si vous seriez prêt, dans l'éventualité qu'on adopte votre façon de voir et qu'on annule ces deux éléments, à participer financièrement au programme, à titre de gouvernement?

Le président: Monsieur Fjordbotten.

M. Fjordbotten: Monsieur le président, le gouvernement fédéral est bénéficiaire de l'inflation et celle-ci est une responsabilité du gouvernement fédéral. Je crois fermement que si le gouvernement de l'Alberta devait participer financièrement à ce programme, les autres gouvernements devraient contribuer aussi; nous obtiendrions une situation d'affrontement entre les Conseils du Trésor et l'élaboration d'une approche expressément conçue pour régler ce problème, ce qui est tout à fait inacceptable.

Si nous nous sommes tout d'abord engagés dans l'affaire des wagons-trémies c'était pour pallier l'inefficacité du système et compenser de façon de procéder tout à fait *ad hoc* adoptée jusqu'à ce jour. Nous participons à la construction de Prince Rupert car il est nécessaire, non seulement pour la province de l'Alberta mais en fait pour toutes les provinces de l'Ouest canadien, d'aider aux producteurs; nous collaborons avec les compagnies céréalières à cette fin. Toutefois, j'hésite grandement à me lancer dans une entreprise où les conseils du Trésor provinciaux entreraient en concurrence.

M. Loiselle: Une seule question rapide. Quels sont les autres secteurs de l'industrie en Alberta qui souffrent le plus de la situation actuelle du système de transport, par exemple l'industrie chimique, l'industrie forestière etc.? Lesquelles en souffrent le plus?

M. Fjordbotten: Tous les biens et denrées transportés vers l'Ouest souffrent de l'état actuel du système de transport. Le problème pour le moment c'est que, en vertu du tarif actuel du Nid-de-Corbeau, nos céréales restent sur les voies de charement; si nous n'arrivons pas à régler la question et que la livraison qui occupent le système, augmente, nos céréales resteront sur ces voies de chargement. Les compagnies doivent transporter le grain, mais elles peuvent le faire selon leur propre désir et elles vont d'abord transporter les produits qui rapportent. Elles fonctionnent de la même façon que vous et

[Texte]

lawn are you going to cut? It is the same way with the transportation of commodities within the system. All our commodities will suffer to some degree or another, but grain would be the one to suffer the most.

The Chairman: Mr. Schellenberger, one question.

Mr. Schellenberger: Following the question just asked about if we remove the cap that the amount of subsidy would have to increase, would you not agree that once capacity were increased to a proper level double-tracking and some efficiencies were put into the system, that when the boxcars are not storage facilities but actually movers of grain that, in fact, your subsidy could decrease? Is that not why it is so important to have these reviews—that is, to show that in fact we will not go to \$1 billion but that, in a few years in fact, we might be able to decrease that subsidy?

Mr. Fjordbotten: That is such a great answer I could not add to it.

The Chairman: With that, I am going to terminate this session. On a point of order, Mr. Mazankowski.

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, as you can see, there has been a tremendous amount of interest in this particular presentation. The Government of Alberta has recommended some specific amendments. I know this might more properly be dealt with as a housekeeping matter but, while they are still here, I wonder if they would consider reappearing before the committee when we do get into clause-by-clause consideration. There are some specific changes they have recommended which I think the committee would want to deal with. Perhaps at some later date when we are in clause-by-clause study, I wonder if the Government of Alberta would be prepared to come to Ottawa to elaborate further on these amendments. If there could be an indication in the affirmative, then we could consider the matter on that basis when we get into clause-by-clause consideration.

The Chairman: May I ask Mr. Fjordbotten to give an indication one way or another?

Mr. Mazankowski: Either the minister or his officials, perhaps.

Mr. Fjordbotten: Our mandate in Alberta is, as with all politicians, to serve. I would welcome the opportunity.

The Chairman: Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: Since you are such a fair and fine chairman . . .

The Chairman: Flattery is not going to get you anywhere.

Mr. Benjamin: —can I have a supplementary snapper?

The Chairman: Yes, one.

[Traduction]

moi. Si vous tondez la pelouse de vos voisins, que celui d'un côté vous paie et que l'autre ne vous paie pas, quelle pelouse allez-vous couper d'abord? La situation est la même pour le transport des denrées. Toutes les industries vont en souffrir d'une façon ou d'une autre, mais les céréales seront le plus fortement touchées.

Le président: Une question M. Schellenberger.

M. Schellenberger: J'aimerais poursuivre la question récente au sujet de la nécessité d'augmenter éventuellement les subventions si on annulait le critère de 31.1 millions de tonnes; n'êtes-vous pas d'avis que si on augmente la capacité du transport des compagnies de chemins de fer à un niveau raisonnable, avec voies doubles, que l'on ajoute certaines ressources au système et que les wagons couverts ne servent plus d'entrepôts, mais plutôt de moyen de transport des grains, effectivement les subventions pourraient diminuer? N'est-ce pas là la raison même de l'importance de ces études—prouver qu'en fait nous n'atteindrons pas la somme de 1 milliard de dollars, que dans quelques années on pourrait même voir les subventions diminuer?

M. Fjordbotten: Voilà une réponse si remarquable que je ne peux y ajouter un seul mot.

Le président: Nous terminerons la séance sur ces paroles. M. Mazankowski, un appel au Règlement?

M. Mazankowski: Monsieur le président, comme vous pouvez le voir, cette présentation a suscité beaucoup d'intérêt. Le gouvernement de l'Alberta a recommandé des modifications précises. Je sais que ma prochaine question relève du domaine administratif, mais puisque les représentants sont ici j'aimerais leur demander s'ils pourraient revenir devant le Comité lorsque nous analyserons le projet de loi article par article. Ils ont recommandé des modifications précises que le Comité, je crois, voudra analyser. Je me demande si le gouvernement de l'Alberta accepterait d'envoyer des représentants à Ottawa pour participer à l'étude de ces modifications plus tard lorsque nous entreprendrons l'examen du projet de loi article par article. Si on pouvait recevoir une réponse affirmative, il serait possible, une fois ce moment venu, d'entreprendre l'analyse du sujet dans cette perspective.

Le président: Pourrais-je vous demander, M. Fjordbotten, de donner une indication quelconque à ce sujet?

M. Mazankowski: Le ministre peut répondre, mais aussi ses agents peut-être

M. Fjordbotten: Notre mandat en Alberta est le même que celui de tous les politiciens, c'est-à-dire de servir. Nous serions fiers de participer de nouveau à l'étude du projet de loi.

Le président: Monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Puisque vous êtes un président si sensible et si honnête . . .

Le président: Les compliments ne vous rapporteront rien.

M. Benjamin: . . . pourrais-je poser une question supplémentaire en vitesse?

Le président: Oui d'accord, une seule.

[Text]

Mr. Benjamin: The matter of the treasuries of the various provinces competing with one another has come up twice more, Mr. Chairman. I just want to ask Mr. Fjordbotten what the Alberta government is doing with the rapeseed-crushing industry right now, if you do not want to see one provincial treasury pitted against another. Are you not subsidizing or assisting your rapeseed-crushing plants to the detriment of Saskatchewan and Manitoba?

The Chairman: Mr. Fjordbotten.

Mr. Fjordbotten: We certainly are assisting our rapeseed plants because, if we had not come up with some form of assistance, they would have closed. If we do not have the plants we do not have an industry; we do not have a crop. It was a significant loss. This is something on which we have been working together with other provinces in trying to come up with a way to meet that concern and that problem. That was a short-term program we came out with to assist them. It is something, you know, that I do not like either. We do not have an integrated industry in the Province of Alberta. The plants are operated on a different basis, so there is a different mix, and there are problems associated with that. I have been in recent meetings over the last two months, particularly with the Province of Saskatchewan and the Province of Manitoba and their ministers, to try to see if there is a way we can resolve it to the benefit of us all.

The Chairman: Thank you very much, Mr. Fjordbotten. On behalf of the committee, I want to thank you for your presentation this morning. I particularly appreciate the brevity and conciseness of your answers. I appreciate, as well, your statement that you did not come before the committee to debate or argue with the committee, but to assist us in the task we have. It is not an easy one and I am sure all members of the committee want and need that kind of assistance. Thank you very much, sir.

Mr. Fjordbotten: Thank you very much, Mr. Chairman.

The Chairman: Could I now call on the representatives of Unifarm to take the witness table.

• 1050

• 1100

The Chairman: Order, please.

I welcome before the committee representatives of Unifarm, as represented by Mr. Stan Bell, president of the organization. Mr. Bell, would you introduce your colleagues? And if you have an opening statement you can proceed with that. I would ask you not to read your brief, because most members have had it in advance. But we would appreciate an opening statement if you have one.

Mr. Stan Bell (President, Unifarm): Thank you, Mr. Chairman. And thank you for the opportunity to appear before you.

[Translation]

M. Benjamin: La question de concurrence entre les conseils du Trésor des diverses provinces a été mentionnée deux autres fois monsieur le président. J'aimerais simplement demander à M. Fjordbotten quelles sont les interventions du gouvernement de l'Alberta à l'égard de l'industrie du broyage du colza, puisque vous ne souhaitez pas faire face à une bataille entre conseils du Trésor. N'accordez-vous pas des subventions aux usines de broyage du colza, au détriment de la Saskatchewan et du Manitoba?

Le président: Monsieur Fjordbotten.

M. Fjordbotten: Nous accordons certainement notre aide aux usines de colza car sinon elles auraient déjà fermé leurs portes. Sans ces usines nous n'avons aucune industrie, aucune récolte. Il s'agit là d'une perte importante. Nous nous sommes intéressés à cette question en collaboration avec d'autres provinces pour essayer de trouver un moyen de régler ce problème et de calmer les inquiétudes. Nous avons établi un programme à court terme pour fournir une assistance aux usines. Vous savez il s'agit là d'un phénomène avec lequel je ne suis pas d'accord. Nous n'avons pas une industrie intégrée en Alberta. Les usines sont exploitées en fonction de diverses structures, il existe donc des combinaisons différentes et des problèmes variés associés à cet état de fait. J'ai participé à plusieurs rencontres au cours des deux derniers mois, particulièrement avec les représentants et les ministres de la Saskatchewan et du Manitoba pour essayer de voir si on pouvait régler cette question de façon profitable pour tous.

Le président: Merci beaucoup M. Fjordbotten. J'aimerais vous remercier, au nom du Comité, pour votre présentation de ce matin; j'ai particulièrement apprécié vos réponses brèves et concises de même que votre déclaration à l'effet que vous n'étiez pas là pour lancer un débat ou discuter avec le Comité, mais plutôt pour l'aider à accomplir sa tâche. Ce n'est pas une tâche facile et je suis persuadé que tous les membres du Comité accueillent avec plaisir ce genre d'aide. Merci beaucoup monsieur.

M. Fjordbotten: Merci beaucoup, monsieur le président.

Le président: Pourrais-je maintenant convoquer les représentants de Unifarm à la table des témoins?

Le président: À l'ordre, s'il vous plaît.

Je souhaite la bienvenue aux représentants de Unifarm, dirigé par M. Stan Bell, président de l'organisme. Monsieur Bell, pourriez-vous nous présenter vos collègues? Et si vous avez une déclaration d'ouverture, vous pourrez la faire. Je vous demanderais de ne pas lire votre mémoire, car la plupart des membres l'ont obtenu à l'avance. Mais nous écouterons avec intérêt votre déclaration d'ouverture, si vous en avez une.

M. Stan Bell (président, Unifarm): Merci, monsieur le président. Je vous remercie de l'occasion que vous nous donnez de venir exprimer notre point de vue devant le Comité.

[Texte]

I would like to introduce Mr. Gordon Blanchard, one of the vice-presidents of Unifarm. He farms at Bow Island, and has been chairman of our transportation committee for the past four years. He has been involved at all stages of the development of our policy and has sat through the Gilson discussions. Also present is our research economist, Mr. Elmer Allen, who has certainly been involved, I guess, over the last 10 years in the same process. I will be calling on them fairly heavily for replies to questions.

I might just spend a moment in explaining what Unifarm is as an organization and who we represent, for those of you who do not know us well. As the minister indicated earlier, there are somewhere between 20,000 and 30,000 commercial farmers in Alberta. We have about 6,000 direct members—direct voluntary members, who joined of their own accord, not through check-off. They represent all parts of the province. Our delegates are allotted on a district situation, so all parts of the province are covered.

We also have a relationship with member organizations, commodity groups that are members of our organization. In both cases, the delegates who come to our organization from both the direct membership and those commodity groups are there because they are farmers. We have been very careful over the years to watch . . . and it is very interesting, I think, to know that at least half of them, and better than half of them, at all times have been both grain and livestock operators. So as an organization we feel we do represent both sectors. You know, 6,000 volunteer members out of a possible 30,000 is pretty good for any voluntary organization in this day.

I might just address the question of why we feel we need some change. As I mentioned, it was 10 years ago that we started in this process of having resolutions come to our conventions indicating that there were some problems in the grain transportation system. As that system deteriorated through the 1970s, we had more requests for branch line subsidies, for car rehabilitation, and finally for hopper cars, all done on an ad hoc basis.

In the late 1970s, of course, we virtually had a rationing of the grain system. The question is, you know, can we afford to go back to that? I guess the answer to that from our members all along has been that we cannot.

We did, within Unifarm, develop a package because of the concerns. I will just try to very briefly run over those; there are five of them.

In trying to resolve the problem we felt that the federal government should be responsible for provision of an adequate system by maintaining the branch lines, rehabilitating lines that were run down, sharing in the costs of hopper cars, to

[Traduction]

J'aimerais vous présenter M. Gordon Blanchard, un des vice-présidents de Unifarm. C'est un exploitant agricole de Bow Island, qui est président de notre comité du transport depuis quatre ans. Il a participé à toutes les étapes de l'élaboration de notre politique et a pris part aux discussions sur le Rapport Gilson. Je vous présente aussi notre économiste, M. Elmer Allen, qui travaille certainement depuis 10 ans, je le pense, sur ces mêmes sujets. Je m'en remettrai souvent à eux pour répondre aux questions.

J'aimerais prendre quelques instants pour vous expliquer ce qu'est l'organisme Unifarm, que nous représentons, pour le bénéfice de ceux d'entre vous qui ne nous connaissent pas très bien. Comme le ministre l'a indiqué plus tôt, il y a entre 20,000 et 30,000 exploitants agricoles du secteur privé en Alberta. Nous comptons environ 6,000 membres directs, qui se sont inscrits à notre organisme de leur propre gré, et non pas en vertu d'un système d'inscription automatique. Ces membres représentent toutes les parties de la province. Nos délégués sont répartis selon les districts, de sorte que tous les secteurs de la province sont couverts.

Nous maintenons également des liens avec des organismes membres, c'est-à-dire des groupements représentant des produits particuliers. Les délégués qui font partie de notre organisme, qu'ils représentent les membres directs ou ses groupements, viennent chez nous parce qu'ils sont des exploitants agricoles. Nous avons fait bien attention au cours des ans . . . Et il est très intéressant, je pense, de savoir qu'au moins la moitié d'entre eux, et même plus que la moitié d'entre eux, ont toujours été à la fois des producteurs de grains et de bétail. Nous croyons donc, en tant qu'organisme, représenter les deux secteurs. Vous savez, lorsque 6,000 membres sur un total possible de 30,000 s'inscrivent de leur propre gré à un organisme, ce n'est pas si mal de nos jours.

J'aimerais maintenant vous expliquer les raisons qui nous incitent à souhaiter des changements. Comme je l'ai mentionné, il y a 10 ans que nous tenons des congrès au cours desquels nous recevons des résolutions faisant état de problèmes dans le système de transport du grain. À mesure que ce système s'est détérioré au cours des années 70, nous avons reçu de plus en plus de demandes pour des subventions visant l'amélioration des embranchements, pour la remise en état des wagons, et finalement pour les wagons-trémies, toujours dans des contextes bien particuliers.

Vers la fin des années 70, bien sûr, nous avons pratiquement connu un rationnement du système de production de grains. La question que nous nous posons est la suivante: «Pouvons-nous nous permettre d'en revenir là?» Je crois que la réponse de nos membres à cette question a toujours été que nous ne le pouvons pas.

Nous avons, à Unifarm, élaboré un document qui présente l'ensemble des inquiétudes qui nous ont été exprimées. Je vais tenter de les énoncer rapidement: Il y en a cinq.

Pour que le problème soit résolu, nous croyons que le gouvernement fédéral devait avoir la responsabilité de fournir un système adéquat en assurant l'entretien des embranchements, en remettant en fonction les lignes inutilisées, en partageant les coûts des wagons-trémies, afin de pouvoir faire

[Text]

meet the shortfall at the time of the implementation of the bill, and to share in the future costs.

The second part was to minimize the effect on feed grain users.

Third was to correct some of the anomalies in the system where we did have some products that were moving to the west coast at different rates than they were moving to the eastern provinces.

Fourth, there had to be an addressing of the rates on canola and flax seed so that there was a relationship between the raw and the processed products so that the processing could go on here.

And fifthly, all of this had to be in statute—not just in a government commitment, but also the railway performance.

The route that we followed to try to implement this of course was in conjunction with other members of the Western Agricultural Conference. The other member organizations in Manitoba and Saskatchewan helped develop this package. I guess the real action occurred in February of 1981, when a joint letter from all of us went to the Prime Minister asking for a commitment on behalf of the government. In exchange, we would sit down and negotiate some of the things that were required within it.

This brings us to the present bill. Our largest concern in that bill is, of course, that it does not accommodate the whole Uniform package, particularly as it relates to the livestock and to agree to the specialty crops and the crushing industry.

I will not read the brief, but there are 23 listed recommendations or suggestions of areas that need amendment. There are four that we want to highlight and spend a few minutes on.

• 1110

First is the 31.1 million cap. Second are the costs as identified by the railway. Third, we have the method of payment. Fourth, there is the producer's ability to pay. I would like to go back just for a moment then and talk about those.

We have recommended to the committee that the Crow benefit should be changed from the limit of 31.1 million tonnes and the \$651 million commitment changed to a constant contribution per tonne. One of the main reasons for this is to avoid the disincentive to production which that set figure offers. It is based on a per-tonne basis. It is much easier to calculate. That would vary from one part of the province to another because of the distance from port. But if it is related to a cost per tonne, it is much easier to deal with.

The reasons were touched on earlier by the provincial government, but I would just like to repeat them. The federal

[Translation]

face à la pénurie qui surviendra au moment de l'entrée en vigueur du projet de loi, et pour partager les coûts futurs.

La deuxième partie porte sur la façon de réduire au minimum les effets sur les utilisateurs des provendes.

La troisième partie porte sur la correction de certaines des anomalies du système, attribuables au fait que certains de nos produits sont transportés vers la côte ouest à des tarifs différents de ceux du transport vers les provinces de l'Est.

En quatrième lieu, il fallait se pencher sur la question des tarifs visant le canola et le lin, de façon qu'il y ait un lien entre les produits bruts et les produits transformés et que la transformation puisse continuer.

Et cinquièmement, nous étions d'avis qu'il devait y avoir une législation sur ces questions, et non simplement un engagement du gouvernement, mais aussi la performance des chemins de fer.

La voie que nous avons empruntée pour tenter de mettre en place ces solutions a bien sûr été établie de concert avec les autres membres de la *Western Agricultural Conference*. Les autres organismes membres du Manitoba et de la Saskatchewan ont contribué à l'élaboration de ce document. Je crois que nous avons pris une mesure concrète en février 1981 lorsque nous avons envoyé une lettre conjointe au premier ministre, dans laquelle nous lui demandions de s'engager au nom du gouvernement. En échange, nous étions prêts à nous asseoir et à négocier certaines des exigences connexes.

Cela nous amène à l'actuel projet de loi. Ce qui nous préoccupe le plus à son sujet, c'est qu'il n'apporte pas de solutions à tous les éléments mentionnés dans le document d'Uniform, en particulier dans le cas du bétail, ainsi que des cultures spécialisées et de l'industrie du broyage.

Je ne ferai pas la lecture du mémoire, mais il comporte 23 recommandations ou propositions d'éléments à modifier. Il y en a quatre auxquelles nous aimerions nous arrêter et consacrer quelques minutes.

Premièrement, il y a la limite de 31.1 millions. Deuxièmement, il y a les coûts déterminés par les chemins de fer. Troisièmement, il y a le mode de paiement. Quatrièmement, il y a la capacité de payer du producteur. J'aimerais donc revenir en arrière un instant et parler de ces choses.

Nous avons recommandé au Comité que les subventions du Nid-de-Corbeau soient modifiées de sorte que la limite de 31.1 millions de tonnes et l'engagement de 651 millions de dollars soient remplacés par une subvention constante par tonne. L'une des principales raisons qui motive ce changement est d'éviter l'effet de dissuasion sur les producteurs que constitue un taux fixe comme celui-là. La subvention serait établie pour une tonne et serait donc plus facile à calculer. Elle varierait d'une partie de la province à une autre en fonction de la distance à parcourir jusqu'au port. Mais si la subvention était établie selon le coût la tonne, elle serait plus facile à calculer.

Les représentants du gouvernement provincial ont mentionné les raisons plus tôt, mais j'aimerais les répéter. Le

[Texte]

government has said when the announcement was made that it was committing the \$651 million in the years when we ship 31 million tonnes. But there was no commitment, no provision that we can see, whereby, in the years when we did not ship 31 million tonnes, such money should be banked or be made available. Apparently that money would just revert to the federal treasury and would not be committed.

We think on balance that, in the years when we do not ship the 31 million tonnes, that money should be banked so it would be available when we shipped more than 31 million tonnes. That, in conjunction with the efficiencies we certainly will see in the system as the producer pays more for his freight, we think probably will not mean more commitment than the \$651 million. It well could mean less in time.

This does remove one of the real problems under the present bill, where you have a change of rate from year to year if the estimate of the rate which is to be made by the CTC in April of each year happens to be too high or too low. In that case, you have an effect on producer patterns, both for the grain and for the livestock producer, because you have a jockeying of that rate from year to year.

On the costing, we feel the costing should be open—and I mean very, very open—to public scrutiny for better examination. After all, in a number of ways, it allows public pressure for service guarantees. It allows that pressure to build, both among the producers and the taxpayers, as well as on the government, to make sure that the performance is being met.

Under the method of payment, Unifarm will not agree to any legislation which fails to recognize the price distortion on grains and oil seeds, either by the Unifarm plan as outlined in Appendix A to the brief, or the further development and amendment of the present bill with a program such as the Double 80.

On the last part, as far as the ability to pay is concerned, we are foremost in suggesting that there had to be an upper limit on the rates within the safety net. We suggest it should not exceed 8%, but that does depend a lot on what happens to the cap. If the cap is removed, then one percentage figure is applicable. If the cap is not removed, then we have to look at a different way. Therefore, we have not commented too far on the safety net aspect since we think the far more important part is to remove the cap. After that, the safety net takes on a different kind of a thrust and a different kind of a meaning.

So with that, Mr. Chairman, I conclude my opening remarks, unless Gordon feels I have missed something.

[Traduction]

gouvernement fédéral a dit, lorsqu'il a fait l'annonce, qu'il s'engageait à verser 651 millions de dollars pour chacune des années au cours desquelles 31 millions de tonnes seraient expédiées. Mais il ne semble y avoir aucun engagement, aucune disposition écrite selon laquelle pour les années où les expéditions n'atteindraient pas 31 millions de tonnes, cette somme pourrait être mise en réserve ou distribuée. Apparemment l'argent serait simplement versé de nouveau au trésor fédéral sans être engagé.

A tout prendre, nous sommes d'avis que pour les années où les expéditions n'atteindraient pas 31 millions de tonnes, l'argent devrait être déposé en banque de sorte qu'il puisse être distribué lorsque les expéditions seraient supérieures à 31 millions de tonnes. Aussi, à cause de cette façon de procéder et de l'efficacité que nous ne manquerons pas de constater dans le réseau à mesure que le producteur paiera davantage pour le transport, cela nous amène, croyons-nous à penser que les engagements ne dépasseront pas le montant prévu de 651 millions de dollars et qu'ils pourraient même être inférieurs avec le temps.

Cela ne supprime pas l'un des problèmes réels que pose le projet de loi actuel selon lequel il y aurait modification du tarif d'une année à l'autre si la CTC, selon l'évaluation qu'elle doit faire en avril de chaque année, juge qu'il est trop élevé ou trop bas. Dans ce cas, il y aura une répercussion sur l'activité des producteurs tant de céréales que de bétail à cause de l'instabilité du tarif d'une année à l'autre.

Quant à l'établissement des coûts de revient, nous croyons que les méthodes devraient être transparentes et j'insiste, très très transparentes pour permettre au public d'être mieux informé. Après tout, cela donnerait au public divers moyens d'exercer des pressions pour que la qualité du service soit garantie. Ainsi la pression s'exercerait de toutes parts, tant chez les producteurs que chez les contribuables de même qu'au sein du gouvernement, pour assurer que tout fonctionne comme il convient.

Selon les modalités de paiement, Unifarm n'accepte pas de se soumettre à une loi qui ne tient pas compte de la distorsion des prix des céréales et des graines oléagineuses qu'entraîne soit le régime d'Unifarm exposé à l'annexe A du mémoire, soit l'élargissement et la modification du projet de loi actuel au moyen d'un programme comme le «Double 80».

En dernier lieu, pour autant qu'il s'agisse de la capacité de payer, nous proposons fortement que soit fixée à l'intérieur d'une marge de sécurité une limite supérieure en ce qui concerne les tarifs. Nous sommes d'avis qu'elle ne devrait pas dépasser 8 p. 100, mais cela dépend beaucoup de ce qu'il adviendra de la limite mentionnée dans le projet de loi. Si celle-ci est supprimée, alors un seul pourcentage pourrait s'appliquer. Si elle demeure, il faudra envisager un autre moyen. Aussi, nous ne nous sommes pas trop attardés à la question de la marge de sécurité parce que nous jugions qu'il était beaucoup plus important de supprimer la limite fixée dans le projet de loi. Une fois cela fait, la marge de sécurité n'aura plus ni la même portée ni la même signification.

Sur ce, monsieur le président, je mets fin à mon préambule à moins que Gordon estime que j'ai omis certains points.

[Text]

The Chairman: Thank you, Mr. Bell. We will proceed then to questioning, starting again with Mr. Mazankowski.

Mr. Mazankowski: Thank you, Mr. Chairman. Mr. Bell, on behalf of your organization you state very forcefully that you will not support any legislation which fails to address the price distortion of grains and oil seeds, nor are you prepared to accept legislation that dilutes the Crow benefits presently received by prairie grain producers.

The Western Stock Growers' Association suggests that the method of payment directly to the railroads will be a disaster to western Canada. The Alberta Pork Marketing Board says that the payments to the railways will impose a severe cost on the industry. The Barley Producers suggest that it will erode the domestic feeding industry and thereby affect their future. The Alberta Cattle Commission suggests that the livestock production would have to relocate. If all this is so, will you not in effect be forcing that segment of agriculture to be getting into the production of grains and statutory grains? Really, in effect, you will have a dilutionary effect by that increased production. Have you looked at that? Have you analyzed it? Can you give the committee some analysis of what might happen if these contentions are in fact true, if the bill goes through with the option of payment to railroads only?

Mr. Bell: Mr. Chairman, to Mr. Mazankowski, I think we have emphasized this right through our brief. From the time that our policy was first enunciated three years ago, we have indicated that, if the payment were to go to the railways, there had to be a way of addressing the feed grains and the crushing industry. As I mentioned, in Appendix A of our brief we have a plan which has been developed. I would ask our economist Elmer Allen to . . .

Mr. Mazankowski: Just before you get into too much detail, is it not true that if you have a strong and viable livestock and processing industry—and, in order to achieve that it may very well be necessary for them to receive some of the Crow benefit—will that not, in effect, balance the dilutionary effect which it may impose upon the producers of grain?

Mr. Bell: I think, in developing the plan, that is essentially what we were doing, namely sharing some of that Crow benefit. This has been the major stumbling block all along, how to provide that without some balance between the distortion and the dilution. I am sorry. Go ahead.

Mr. Mazankowski: Do you see the Alberta government's Double 80 proposal as minimizing or ameliorating the dilutionary effect to a tolerable level?

[Translation]

Le président: Merci, monsieur Bell. Nous poursuivons donc avec les témoignages en donnant de nouveau la parole à M. Mazankowski.

M. Mazankowski: Merci, monsieur le président. Monsieur Bell, au nom de votre organisation, vous avez déclaré avec beaucoup d'insistance que vous n'appuieriez pas une loi qui ne tient pas compte du déséquilibre des prix des céréales et des graines oléagineuses, et que vous n'étiez pas prêt non plus à accepter une loi qui diminuerait les subventions du Nid-de-Corbeau accordées à l'heure actuelle aux producteurs de céréales des Prairies.

La *Western Stock Grower's Association* a laissé entendre que les modalités de paiement, selon lesquelles les versements seraient faits directement aux chemins de fer, constitueraient un désastre pour l'Ouest du Canada. Selon la *Alberta Pork Marketing Board*, le paiement direct aux chemins de fer se traduirait par des coûts très élevés pour l'industrie. Quant aux producteurs d'orge, ils estiment que cette façon de procéder entraînerait une détérioration de l'industrie canadienne d'aliments pour bétail et que son avenir s'en ressentirait. La *Alberta Cattle Commission* affirme pour sa part que les producteurs de bétail devront déménager. Si tout cela est exact, ne serait-ce pas en réalité obliger ce secteur de l'agriculture à se lancer dans la production de céréales et de grains statutaires? À vrai dire ce que vous obtiendrez par cette production accrue, c'est un effet de dilution. Avez-vous considéré ce point? L'avez-vous analysé? Pouvez-vous dire au Comité ce qui pourrait se produire si ces allégations s'avéraient exactes, si le projet de loi était adopté en ne laissant pour tout choix que l'obligation de payer directement les chemins de fer?

M. Bell: Monsieur le président, je répondrai à M. Mazankowski qu'à mon avis nous avons souligné cet aspect tout au long de notre mémoire. À partir du moment où notre politique a été énoncée il y a trois ans, nous avons fait valoir que si les paiements étaient faits aux compagnies de chemins de fer, il faudrait trouver un moyen de régler la situation des grains de provende et de l'industrie qui exerce la domination. Comme je l'ai dit à l'annexe A de notre mémoire, nous avons élaboré un plan. Je demanderais à notre économiste, Elmer Allen, de . . .

M. Mazankowski: Avant de vous lancer dans trop de détails, n'est-il pas vrai que vous avez une industrie solide et viable d'élevage de bétail et de transformation—et, pour que cela soit ainsi, il pourrait bien être nécessaire de recevoir une part des subventions du Nid-de-Corbeau—est-ce que cela, de fait, ne compenserait pas l'effet de dilution que pourraient avoir à subir les producteurs de céréales?

M. Bell: Je pense que lorsque nous avons élaboré le plan, c'est essentiellement ce que nous avons fait, c'est-à-dire que nous avons veillé au partage des subventions du Nid-de-Corbeau. Depuis le début cela a été la principale pierre d'achoppement, comment assurer ce partage sans qu'il y ait trop de distorsion et de dilution. Je vous prie de m'excuser, poursuivez.

M. Mazankowski: Est-ce que vous estimez que la proposition du «Double 80» du gouvernement de l'Alberta amoindrit ou accroît l'effet de dilution au point de le rendre tolérable?

[Texte]

Mr. Bell: We have included support for it in our brief as a method of doing it.

Mr. Mazankowski: Specifically on the dilutionary effect, do you believe that the reduction in the dilutionary effect would be tolerable from the standpoint of your organization?

Mr. Elmer Allen (Economist, Unifarm): Mr. Chairman and Mr. Mazankowski, we recognize that the proposal attempts to deal with both the distortion and the dilution factors. For that reason, because it is complementary to our policy, we have indicated some degree of support.

We believe that there still is required further work to develop this plan to a point where it deals with these two factors more adequately so that there would not be the dilution effect experienced by the grain producers.

Mr. Mazankowski: Some suggest that dilution is a bit of a misnomer, in that if you preserve a healthy, viable livestock industry—even though that industry would be receiving some of the Crow benefit, just in order to maintain an equilibrium in terms of the total agricultural scene in western Canada—maybe one will offset the other.

Mr. Gordon Blanchard (Vice-President, Unifarm): Mr. Chairman, I guess we are dealing with hypothetical situations. One of the difficulties we have in dealing with any of these proposals is that we really cannot foresee . . .

Mr. Mazankowski: That is what we have to try to do.

Mr. Blanchard: Well, we hope that by making some serious attempts to deal with these situations, we will get some experience and then be able to make adjustments, hopefully in review periods, which would compensate for the difficulties that have been experienced.

Mr. Mazankowski: Okay. I would like to move on to another question, unless the president has further comment on that.

I note that you come out in favour of the concept of variable rates. You are pleased to see that Section 45.(1) allows the railway companies to establish a lower rate. That is a directly at variance with the positions that the pools have taken, all three prairie pools—the Manitoba, Alberta and Saskatchewan pools—who claim to speak for 135,000 producers.

Why would they be taking a different position than your organization in this particular case? What do you base your approval on, in particular vis-à-vis the position of the prairie pools, who are very adamant with regard to any application of variable rates? I wonder if you could explain that for the benefit of the committee.

[Traduction]

M. Bell: Nous avons indiqué dans notre mémoire que nous appuyions cette façon de procéder.

M. Mazankowski: Pour ce qui est de l'effet de dilution en particulier, croyez-vous que votre organisation jugerait tolérable la réduction de l'effet de dilution?

M. Elmer Allen (économiste, Unifarm): Monsieur le président, et monsieur Mazankowski, nous admettons que la proposition tente de tenir compte tant du facteur distorsion que du facteur dilution. Pour cette raison, comme cette proposition complète notre politique, nous l'avons appuyée dans une certaine mesure.

Nous sommes d'avis qu'il faudrait encore travailler à l'élaboration de ce plan, jusqu'à ce que les deux facteurs aient été traités plus adéquatement, de telle sorte que les producteurs de céréales n'aient pas à subir l'effet de dilution.

M. Mazankowski: D'après certaines personnes, le terme dilution n'est pas tout à fait approprié en ce sens que si vous maintenez l'industrie du bétail dans un état sain et viable—même si cette industrie devait recevoir une partie des subventions du Nid-de-Corbeau tout simplement pour préserver un équilibre du point de vue de l'ensemble du monde agricole dans l'Ouest du Canada—peut-être que l'un compenserait l'autre.

M. Gordon Blanchard (vice-président, Unifarm): Monsieur le président, à mon avis, il s'agit de situations hypothétiques. L'une des difficultés que nous rencontrons dans l'étude de l'une ou l'autre de ces propositions, c'est que nous ne pouvons vraiment prévoir . . .

M. Mazankowski: C'est pourtant ce que nous devons tenter de faire.

M. Blanchard: Eh bien, nous espérons qu'en faisant de sérieux efforts pour régler ces situations nous acquerrons une certaine expérience et que nous serons en mesure alors d'effectuer des ajustements, au cours des périodes de révision, qui nous l'espérons, pourraient compenser pour les difficultés que nous avons connues.

M. Mazankowski: Parfait. J'aimerais passer à une autre question, à moins que le président n'ait autre chose à dire à ce sujet.

Je remarque que vous vous montrez favorable au principe des tarifs variables. Vous êtes heureux de constater que l'article 45 (1) permet aux compagnies de chemins de fer de fixer un tarif inférieur. Cette façon de voir s'oppose diamétralement à celle des coopératives, les trois coopératives des provinces des Prairies—le Manitoba, l'Alberta et la Saskatchewan—qui prétendent parler au nom de 135,000 producteurs.

Pourquoi adopteraient-elles une position différente de celle de votre organisation sur ce sujet particulier? Qu'est-ce qui motive votre approbation, en particulier compte tenu du point de vue exprimé par les coopératives des Prairies qui se montrent très réticentes à l'application de tarifs variables? Pourriez-vous, pour le bénéfice du Comité, vous expliquer sur cette question.

[Text]

• 1120

Mr. Bell: Mr. Chairman, Mr. Mazankowski, I think that perhaps just looking at the wording from the executive summary you might get that reference, but if you look further into the brief in our explanation of that, I think that we have certainly insisted and agree with the concept of the bill that producers individually and collectively have to be well protected before that incentive rate can come into place. It is not just a simple statement that we are in favour of incentive rates. We think there are places where incentive rates can be used, but there certainly has to be an extensive review as to how that is handled.

Mr. Mazankowski: I guess I get two different versions, because at the top of page 7 you said:

We support the provision in Section 45.(1) that allows the railway and the shipper to negotiate and agree on a lower rate than that derived from the annual distance-related rate scale.

I guess what I am really trying to find out from you is that you are both representing producers—yourselves and the pools—and they take a completely different position than the position that is explained in that statement.

The Vice-Chairman: Mr. Bell, you are handling that answer?

Mr. Bell: Yes, Mr. Chairman. You know, we have quite a section on the incentive rates and penalties, and I do not think you can separate it from a lot of the other things that we have said about it.

Mr. Mazankowski: So I guess you could say that with qualifications you accept the principle.

Mr. Bell: With some firm reservations, and . . .

The Vice-Chairman: Mr. Mazankowski, your time is up.

Mr. Mazankowski: Thanks for reminding me, Mr. Chairman; I sort of had that feeling.

The Vice-Chairman: Mr. Loisel, on a supplementary.

Mr. Loisel: I would just like to pursue the question put by Mr. Mazankowski. Just for the cattlemen, what would be the ideal situation for them? What do they really need, if we do not want to have delusions? I would like to understand exactly what their needs are. What can we do? You know, we say we support the 80% formula, we support the railway formula. But I would like to know exactly what would be the best world for the grain producers and for the cattlemen.

Mr. Bell: I guess what we have all wrestled with is to develop a system whereby the cattle producer can buy his grain without penalty, without discouragement occurring from the method of payment.

[Translation]

M. Bell: Monsieur le président, monsieur Mazankowski, d'après moi, on pourrait peut-être conclure en ce sens en envisageant uniquement le libellé du résumé; cependant, en analysant plus en profondeur l'explication que nous y avons présentée, selon moi, nous avons insisté fortement pour montrer que nous convenons de la notion selon laquelle les producteurs, individuellement et comme groupes, doivent être bien protégés avant d'instaurer ce tarif d'incitation. Nous n'affirmons pas simplement être en faveur des tarifs d'incitation. Selon nous, les tarifs d'incitation peuvent être utilisés dans certains endroits, mais il faudrait analyser en détail comment s'en servir.

M. Mazankowski: J'ai l'impression d'entendre deux versions différentes parce qu'au début de la page 7, vous dites ce qui suit:

Nous appuyons la disposition de l'article 45.(1) qui permet à la société ferroviaire et à l'expéditeur de négociier et d'accepter un tarif moins élevé que celui qui provient du barème des tarifs annuels dépendant de la distance.

Je tente vraiment de vous faire dire que les coopératives et vous-même représentez les producteurs et qu'ils adoptent une position entièrement différente de la position énoncée dans la déclaration.

Le vice-président: Monsieur Bell, vous pouvez répondre à cette question?

M. Bell: Oui, monsieur le président. Comme vous le savez, un de nos articles traite de façon exhaustive des tarifs d'incitation et des pénalités et je crois qu'on ne peut le séparer de tout ce qui a été dit à son sujet.

M. Mazankowski: Donc, sous certaines réserves, vous pourriez affirmer que vous acceptez le principe.

M. Bell: Avez d'importantes réserves, et . . .

Le vice-président: Monsieur Mazankowski, votre temps est terminé.

M. Mazankowski: Merci de me le rappeler, monsieur le président, je m'en doutais.

Le vice-président: Monsieur Loisel, à titre de question supplémentaire.

M. Loisel: J'aimerais tout simplement poursuivre dans le même sens que M. Mazankowski. Uniquement pour les producteurs de bétail, quelle serait la situation idéale? Quels sont leurs besoins véritables, tout en évitant de se faire des illusions? Je veux comprendre la nature véritable de leurs besoins. Que pouvons-nous faire? Vous savez, nous disons appuyer la formule de 80 p. 100, la formule des sociétés ferroviaires. Mais j'aimerais savoir ce que serait la meilleure situation pour les céréaliculteurs et pour les producteurs de bétail.

M. Bell: J'ai l'impression que nous nous sommes tous efforcés d'élaborer un système permettant au producteur de bétail d'acheter ses céréales sans être pénalisé et sans que le mode de paiement ne le décourage.

[Texte]

Mr. Loiselle: What would be the best system? You worked on this, on some scheme . . .

Mr. Bell: We have attached one in Appendix A. If the payment is made to the railway, we feel that can be solved if that is the route the government insists the payment be made. On the other hand, we have also said that if there is room for amendment, some refinement of the 80-80 can, we think, solve the problem of the cattlemen. Perhaps Mr. Blanchard would like to comment on that in the light of different words but saying the same thing.

The Vice-Chairman: Mr. Blanchard, a brief comment, please.

Mr. Blanchard: I think the objective is to try to incorporate into the pricing of feed grains on the Prairies the actual cost of transportation. By doing that, the compensatory rate then would be subtracted from the price at the export position, backed off to a price at the Prairies that would allow the producer to buy that grain at the supposedly real cost.

The Vice-Chairman: Thank you very much. I have to go to Mr. Benjamin now to keep on schedule. Mr. Benjamin, please.

Mr. Benjamin: I would like to question further on what Mr. Mazankowski raised regarding variable rates. The provisions in Section 45.(1) are really a provision for variable rates. Does that not give the railroads and some elevator companies the power to in fact determine in large part the economic future of every delivery point and branch line on the Prairies? In other words, grain producers, who are members of your organization, particularly through the wheat pools have invested hundreds of millions of dollars in rationalizing and upgrading their country elevator system.

The Sask Pool has reduced the number from 1,200 down to around 600, and it will not be long before it will be down to about 450 or 500. They have made that investment. Variable rates could jeopardize shipping points like that, even on lines that are allocated to the basic network. So how can you support any kind of concept of variable rates, given the situation as it is out there and with the drop in net farm incomes? They are forced to deliver grain to longer distances in order to get some kind of a discount, which will come and go at the whim of an elevator company or a railway. Is this not really what it means, that the railways and some grain companies will be able to say what shipping point is going to survive and what branch line is going to survive?

The Vice-Chairman: Mr. Bell.

Mr. Bell: Mr. Chairman, that is one of the reasons for our reservations and why within the bill it is either a seven- or nine-month waiting period before any of those incentives for variable rates can be applied. So if there are grain companies or groups of producers that are going to be adversely affected by those rates, they have ample opportunity to object to them. I think that as long as we have sufficient safeguards in there, you know, this is what we are saying—that we can give qualified support to incentive rates. I think there are some

[Traduction]

M. Loiselle: Quel serait le meilleur système? Vous avez envisagé un certain système.

M. Bell: Un tel système fait partie de l'annexe A. Si le paiement est versé à la société ferroviaire, nous croyons que c'est la solution s'il s'agit du mode de paiement préconisé par le gouvernement. Par contre, nous prétendons également que, s'il y a lieu de changer la situation, un certain raffinement du «80-80» peut, selon nous, résoudre le problème des producteurs de bétail. M. Blanchard aimerait peut-être commenter cette question à l'aide de termes différents, tout en abondant dans le même sens.

Le vice-président: Monsieur Blanchard, quelques commentaires, s'il vous plaît.

M. Blanchard: Selon moi, l'objectif consiste à intégrer au prix des céréales fourragères dans les Prairies le coût réel du transport. De cette façon, on soustrairait le tarif compensatoire du prix des exportations en le ramenant à un prix, dans les Prairies, qui permettrait au producteur d'acheter les céréales au coût censé être le coût véritable.

Le vice-président: Merci beaucoup. Je dois maintenant donner la parole à M. Benjamin pour respecter l'horaire. Monsieur Benjamin, s'il vous plaît.

M. Benjamin: J'aimerais approfondir les questions soulevées par M. Mazankowski concernant les tarifs variables. Les dispositions de l'article 45.(1) traitent en réalité des tarifs variables. Cela ne donne-t-il pas aux sociétés ferroviaires et à certains propriétaires de silos le pouvoir de déterminer vraiment, pour une bonne part, l'avenir économique de chaque point de livraison et de chaque embranchement des Prairies? En d'autres termes, les céréaliculteurs qui font partie de votre organisation, en partie par l'entremise des coopératives de blé, ont investi des centaines de millions de dollars pour rationaliser et améliorer le système de silos régionaux.

La coopérative de la Saskatchewan en a réduit le nombre à 1,200 à environ 600 et, bientôt, on en comptera plus qu'environ 450 ou 500. Ils ont investi en ce sens. Les tarifs variables pourraient compromettre de tels points d'expédition, même sur les embranchements qui sont affectés au réseau de base. Donc, comment pouvez-vous appuyer les tarifs variables, compte tenu de la situation et de la baisse du revenu agricole net? Ils sont forcés de livrer les céréales sur des distances plus longues pour obtenir un certain escompte qui dépend du bon vouloir d'un propriétaire de silos ou d'une société ferroviaire. Cela ne signifie-t-il pas vraiment que les sociétés ferroviaires et certains propriétaires de silos pourront décider quels points d'expédition et quels embranchements vont suivre?

Le vice-président: Monsieur Bell.

M. Bell: Monsieur le président, voilà le motif de nos réserves et c'est pourquoi, dans le projet de loi, il existe un délai de sept ou de neuf mois avant qu'on puisse appliquer ces incitations aux tarifs variables. Donc, si certains céréaliculteurs ou certains groupes de producteurs croient que ces tarifs leur seront néfastes, ils pourront facilement s'y opposer. Selon moi, pourvu que le projet de loi renferme des garanties suffisantes, vous savez c'est ce que nous affirmons, nous pourrions appuyer les tarifs d'incitation, avec certaines réserves. D'après moi,

[Text]

situations where the present grain companies . . . the large ones are the ones that perhaps can benefit best under certain circumstances.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, in light of the situation that the grain producers have been in and their ever-increasing costs, which you know better than I do, I find it incomprehensible that any organization that represents a significant number of grain producers could advocate any measure that would further increase their costs. Variable rates, even with those who receive the discount, eventually will increase their costs after they have lost their shipping point or after they have lost their branch line. It is inevitable. It is a downhill street, a slippery slope all the way.

Do you not think the so-called freedom of choice or double 80 option is just another way of bringing in payments to producers rather than railways? After all, any producer—even one who grows nothing but wheat for export—would be crazy not to take the money and collect the interest on it until it comes time to pay the freight. Even the chairman of the CNR, speaking as a farmer, said that the possibilities are too great there for misuse and even cheating. Is it not a neat form of coercion? You offer a guy some money on one hand, and offer him a lower freight rate down the road a few weeks or a few months when he would finally deliver the grain, which is he going to take? I suspect he is going to take the money. Is this not a danger in having that kind of an option?

• 1130

Mr. Bell: Mr. Chairman, it is one of the reasons why we have included it as an option. We think particularly when you compare it to the Gilson proposal, it does address much closer, it reflects, what the producer actually ships. And as for him taking the money and going with it, I understand that under the program, the 80, the payments are to be made quarterly and the advantage just is not there to take the money and do other things with it. I think perhaps you can read all kinds of things into words, and I think we all who have been working on it agree that the plan needs more work.

Mr. Benjamin: On the variable rate thing again, there is a number of places in the bill where, by order in council meaning the minister, he can do almost any darn thing he wants, including variable rates. So do you think those kinds of provisions jeopardize what you asked for, some kind of safety—I forget how you put it—but protection in these various measures? Because the bill is something like VIA Rail, the minister can do any damn thing he wants. Statutory protection is a myth.

The Vice-Chairman: Mr. Bell, or whoever is answering. Mr. Blanchard, please.

[Translation]

dans certaines situations, ce sont les céréaliculteurs actuels . . . les céréaliculteurs importants qui pourront peut-être tirer profit des circonstances actuelles.

M. Benjamin: Monsieur le président, compte tenu de la situation des céréaliculteurs et de l'escalade constante de leurs coûts, dont vous êtes au courant plus que moi, je considère incompréhensible que toute organisation représentant un nombre important de céréaliculteurs puisse préconiser une mesure susceptible d'accroître encore plus leurs coûts. Finalement, les tarifs variables hausseront les coûts, même de ceux qui bénéficient de l'escompte, lorsqu'ils auront perdu leur point d'expédition ou leur smbranchement. C'est inévitable. C'est une pente dangereuse, une voie impraticable jusqu'au bout.

N'êtes-vous pas d'avis que la soi-disant liberté de choix ou l'option du «Double 80» ne représente pas une autre façon d'augmenter les paiements versés aux producteurs plutôt qu'aux sociétés ferroviaires? Après tout, tout producteur . . . même celui qui ne produit que du blé aux fins d'exportation . . . serait gauche de ne pas prendre l'argent pour retirer tranquillement les intérêts jusqu'à ce qu'il soit temps de payer le transport. Même le président du CN, prenant la place d'un fermier, dit que les risques d'en faire un mauvais usage ou même de tricher sont trop grands. Est-ce que ce n'est pas là une forme subtile de coercion? D'une main, vous offrez de l'argent à une personne et, de l'autre, vous lui offrez un taux de transport réduit dans quelques semaines ou dans quelques mois lorsqu'il sera prêt à livrer les céréales, que croyez-vous qu'il va choisir? Je crois bien que c'est l'argent qu'il prendra. N'est-ce pas là le danger d'offrir un tel choix?

M. Bell: Monsieur le président, c'est l'une des raisons pour lesquelles nous avons inclus cette option. Nous croyons, particulièrement quand on la compare au projet Gilson, qu'elle est plus près de ce que le producteur expédie effectivement. Quant à la possibilité de prendre l'argent et d'en faire ce qu'il veut, si je comprends bien, en vertu de ce programme, le «80», les paiements doivent être effectués trimestriellement, il n'est donc pas possible d'utiliser l'argent à d'autres fins. Je crois qu'il est possible d'interpréter les mots de toutes sortes de façon et je crois que tous ceux qui ont travaillé à ce projet sont d'accord pour dire qu'il faut encore l'améliorer.

M. Benjamin: Pour revenir à la question des taux variables, il existe diverses dispositions dans le projet de loi selon lesquelles, en vertu d'un décret du conseil, c'est-à-dire d'une décision du ministre, il peut faire à peu près tout ce qu'il veut, y compris choisir les taux variables. Ainsi, croyez-vous que ce genre de dispositions risquent de compromettre ce que vous avez demandé, une certaine sécurité . . . je ne me souviens pas exactement de votre expression . . . protection à l'égard de ces diverses mesures? Parce que le projet de loi ressemble à celui de Via Rail, le ministre peut faire tout ce qu'il veut. La protection de la loi est un mythe.

Le vice-président: Monsieur Bell, ou quiconque veut répondre. Monsieur Blanchard, s'il vous plaît.

[*Texte*]

Mr. Blanchard: Mr. Chairman, I guess we have a bit of faith in the legislation developed and passed to become the law of the land. Hopefully, there would be an attempt made to follow that. For that reason, we believe the protection provided in the bill . . . we believe in the bill. We believe the words which are put in there, and that they will in fact allow for the opportunity for those who would be adversely affected to intervene and present their case. If the legislation is being passed without that understanding, then I guess we have a great deal of difficulty with the whole thing.

The Vice-Chairman: Mr. 8^enjamin, last question, please.

Mr. Benjamin: The proposals you make on this measure would cut the income of grain producers in three ways. They would pay more for export freight, which means a lower price. They would be paid less for feed grains consumed domestically. They would receive a smaller share of a so-called Crow benefit through dilution, if payments are made to producers rather than the railroad. Do you not have any grain producers as members? If you do, how do you explain this to them? Must their income be sacrificed on the altar of added value? Does cheap grain not mean cheap cattle? And bankrupt farmers?

The Vice-Chairman: Mr. Allen.

Mr. E. Allen (Economist, Unifarm): Mr. Chairman to Mr. Benjamin, these are assumptions which Mr. Benjamin is making in, and I think he is addressing the Double 80 proposal. But as the president has said, Sure, the Double 80 proposal has not been worked out in detail, perhaps, to address all the problems people may have about it. But in some work that we have done on the Double 80 proposal, we do not see any dilution to the person who marketed all his grain. That is because the Double 80 proposal can be designed in such a way that you transfer dollars from the entitlement of those who do not ship grain to the party who does ship his grain. So there is flexibility in this thing to remove the dilution effect which previously the acreage proposal did not address.

The Vice-Chairman: Thank you very much. That concludes Mr. Benjamin's questioning. *Madam Côté, s'il vous plaît.*

Mme Côté: Merci, monsieur le président.

Il me fait plaisir de rencontrer les représentants d'*Unifarm* et d'entendre leurs commentaires sur un projet de loi qui, comme vous le dites, va changer complètement le mode de paiement du transport des céréales dans l'Ouest du Canada. Comme vous le dites bien, monsieur le président, il s'agit ici d'harmoniser dans le changement, plutôt que de «le faire à la pièce», comme vous l'avez souligné au départ. Vous avez clairement indiqué aussi que ce «changement harmonisé» était de la responsabilité du gouvernement canadien.

[*Traduction*]

M. Blanchard: Monsieur le président, je crois que nous avons tout de même un certain degré de confiance dans les lois élaborées et adoptées par le pays. Nous espérons bien qu'on s'efforcera de les respecter. C'est pourquoi nous croyons que les mesures de protection prévues dans le projet de loi . . . nous faisons confiance aux mots qui sont utilisés, et nous croyons qu'ils donneront en fait l'occasion à ceux qui se sentiraient lésés d'intervenir et de soumettre leur cas. Si la loi est adoptée sans qu'on s'entende sur cette question, je crois en effet que nous n'en sommes pas au bout de nos peines.

Le vice-président: Monsieur Benjamin, une dernière question, s'il vous plaît.

M. Benjamin: Les propositions que vous faites au sujet de cette mesure réduiraient les revenus des producteurs de céréales de trois façons. Ils paieraient plus cher pour exporter la marchandise, ce qui signifierait des prix inférieurs. Ils recevraient moins pour les céréales fourragères destinées à la consommation intérieure. Leur part de subventions dans le cadre de l'entente du Nid-de-Corbeau serait moindre parce que diluée, si les paiements sont faits aux producteurs plutôt qu'aux transporteurs. Ne comptez-vous pas des producteurs de céréales parmi vos membres? S'il y en a, comment leur expliquez-vous cela? Leurs revenus doivent-ils être sacrifiés sur l'autel de la valeur ajoutée? Ues céréales à bon marché ne signifient-elles pas un troupeau de moindre qualité? Et des fermiers en faillite?

Le vice-président: Monsieur Allen.

M. E. Allen (économiste, Unifarm): Monsieur le président, ce sont là de simples hypothèses de la part de M. Benjamin et je crois qu'il parle du projet «Double 80». Mais comme le président l'a déjà mentionné, il est vrai que le projet «Double 80» n'est peut-être pas tout à fait au point et qu'il ne couvre pas tous les problèmes qui peuvent surgir. Mais sur ce que nous avons déjà fait au sujet du projet «Double 80», nous ne voyons pas en quoi seraient diluées les subventions accordées à la personne qui commercialise toutes ses céréales. C'est parce que le projet «Double 80» est conçu de façon telle qu'il est possible de transférer le droit à la subvention de la personne qui n'expédie pas les céréales à celle qui les expédie. Ce projet laisse donc une certaine latitude pour supprimer l'effet de dilution, ce que le précédent projet concernant la superficie cultivée ne faisant pas.

Le vice-président: Merci beaucoup. Ainsi se termine l'intervention de M. Benjamin. *Mrs Côté, please.*

Mrs. Côté: Thank you, Mr. Chairman.

I am pleased to meet the representatives of Unifarm and to hear their comments on a bill that, as you said, will completely modify the methods of payment for the transport of grain in western Canada. As you so aptly said at the start, Mr. Chairman, it is here a question of proceeding to a change in harmony rather than doing it piece by piece. You stated clearly that it was the Canadian government's responsibility to see that this change was done harmoniously.

[Text]

Par ailleurs vous faites des réserves sérieuses et extrêmement importantes concernant la capacité d'assumer les nouveaux coûts par les producteurs de céréales, par conséquent, les éleveurs.

Ma première question portera d'abord sur ce que vous appelez en anglais le *capping*, les 31.1 millions de tonnes de céréales acceptées qui pourraient être subventionnées dans le transport. Et si je fais référence à votre mémoire je pense que c'est à ce niveau-là que vous dites que la capacité de payer des producteurs de céréales pourrait aller jusqu'à 8 p. 100 du prix des céréales. Par ailleurs, vous dites, si je comprends bien, et je ne sais si j'ai raison, que si le gouvernement décidait d'enlever ce maximum de céréales transportées, probablement que le producteur de céréales pourrait assumer une plus grande partie du coût du transport, même plus de 10 p. 100.

Ai-je raison quand je fais cette interprétation?

The Chairman: Mr. Bell.

Mr. Bell: No, I think what we are saying, in looking at the bill, is that there is provision for the reduction of government commitment when shipping costs are lower; but that does not reflect onto the producer. Only the government wins on it. What we say is that there is a very very close relationship between what is done with the cap, how it operates, and at what levels the shipments might be compared with the net.

The Chairman: Madam Côté.

Mme Côté: Monsieur le président, je voudrais bien comprendre l'interprétation que vous faites lorsqu'il est question de la capacité de payer des producteurs de céréales, pour le transport.

• 1140

Vous dites dans votre mémoire qu'un pourcentage de 8 p. 100 serait acceptable; toutefois, lors d'une déclaration qui a été publiée dans un journal, vous avez dit que si l'augmentation du prix du transport atteignait 10 p. 100 du prix des céréales, ce serait un assez bon marché pour les producteurs de céréales. J'essaie de faire une relation entre le maximum qui peut être subventionné, c'est-à-dire ce 31 millions de tonnes et quelques centaines de mille et le *capping* dont il est question. Si ce *capping* était enlevé, jusqu'où les producteurs de céréales pourraient-ils aller dans leurs capacités d'assumer les coûts de transport?

Mr. Bell: I think we stated in the brief that if the cap stays, the 8% is probably the maximum; if the cap is removed, then it has to be lower.

Am I backwards, Gordon? Excuse me.

Mme Côté: Cela pourrait donc aller jusqu'à 10 ou 12 p. 100 alors?

Mr. Allen: Mr. Chairman, there is one important point that the questioner, I think, is missing here, and that is that the 10% or the 8% that we are talking about is the value of the

[Translation]

On the other hand you raised serious and extremely important doubts about the grain producers' ability, the breeders, to bear the new costs.

My first question will be on what you call the capping, the 31.1 million tonnes of grain accepted and whose transport could be subsidized. And referring to your presentation, I believe that it is where you mention that the producers might be able to pay for shipping up to 8% of the cost of the grain. On the other hand, you say, if I understand correctly, and I do not know if I am right, that if the government decided to eliminate this maximum imposed on grain shipped, the grain producer might be able to bear a greater part of the cost of shipping, maybe more than 10%.

Am I misinterpreting what has been stated?

Le président: Monsieur Bell.

M. Bell: Non, je crois que ce que nous disons à l'égard de ce projet de loi c'est qu'il contient des dispositions visant à réduire les engagements du gouvernement lorsque les coûts du transport sont inférieurs; mais cela n'a aucune incidence sur le producteur. Seul le gouvernement peut y gagner quelque chose. Ce que nous disons c'est qu'il existe un rapport très très étroit entre ce que l'on fait avec la limite de 31,1 millions, comment cela fonctionne et à quel niveau les expéditions peuvent être comparées à ce qui a été fixé comme marge de sécurité.

Le président: Madame Côté.

Mrs. Côté: Mr. Chairman, I would like very much to know your news concerning the grain producers' ability to pay for transportation.

You are saying in your brief that a percentage of 8% would be acceptable; in a declaration which was published in a newspaper, however, you said that if the increase in transportation costs reached 10% of the price of cereals, this would be a fairly good market for the grain producers. I am trying to relate the maximum which can be subsidized, that is the 31 million tonnes and hundred thousands or so and the *capping* which we are talking about. If this *capping* were removed, up to where could the grain producers go in their capacity to assume transportation costs?

M. Bell: Je pense que nous avons déclaré, dans notre mémoire, que si le *cap* était maintenu, 8 p. 100 serait probablement le maximum, tandis que s'il était enlevé, alors il faudrait que ce soit inférieur.

Est-ce que je me trompe, Gordon? Excusez-moi.

Mrs. Côté: This could then go up to 10% or 12%?

M. Allen: Monsieur le président, je pense que mon interlocuteur ne perçoit pas un important aspect de la question: le 10 p. 100 ou le 8 p. 100 dont nous parlons est en relation à la valeur

[Texte]

commodities being transported and consequently it is not necessarily a factor of volume. Consequently, you can have an increase in volume and a decrease in price. In fact, that often happens. Consequently, what is more important to us in the grain sector is the price element in that the farmer's ability to pay hinges on what he gets for that commodity that he is shipping. Consequently, you cannot make up in volume.

Le président: Madame Côté.

Mme Côté: Je sais que ce sont deux questions tout à fait différentes, mais elles me semblaient passablement reliées compte tenu de la situation.

Lorsqu'on a rencontré les compagnies de chemins de fer, à Ottawa, la semaine dernière, ils nous ont parlé de l'efficacité du système. Ces deux compagnies ont déclaré qu'elles étaient un des intervenants dans le mode de transport des céréales et que les délais dans le transport des céréales étaient beaucoup plus grands que dans ceux du transport d'autres marchandises. Par exemple, un wagon de céréales pouvait prendre jusqu'à 21 jours dans certains cas et 18 jours dans le cas de certaines autres compagnies relativement au transport d'autres marchandises comme le charbon ou le bois. Ces derniers produits pouvaient être transportés dans un délai de 4 à 9 jours.

Ne serait-il pas possible d'améliorer l'efficacité du transport pour ce qui est de la manutention des grains? Par le fait même, cela ne pourrait-il pas avoir une conséquence heureuse sur les coûts du transport?

The Chairman: Mr. Bell.

Mr. Bell: Certainly that is what a lot of us are trying to grapple with, and in our reflections on the structure of the senior transportation committee, for instance, we would strongly recommend that the car allocation body be completely separate from the rest of the committee so that you do not have the fox watching the chickens sort of thing. They should be separate, and that way you can build efficiencies into the system. Certainly that is a very important part of it and was really a part of why we have taken perhaps a slightly different approach as far as incentive rates are concerned. Perhaps there is a place for them to address efficiencies.

Mme Côté: Merci, monsieur le président.

Le président: Merci, Madame Côté.

Mr. Schellenberger.

Mr. Schellenberger: Mr. Chairman, to Mr. Bell, I think it is important that you comment on part of Mr. Benjamin's question regarding the fact that if there was any payment to the producer he would have the opportunity to put that in the bank and collect great amounts of interest on it. Would it not be the case, since these were paid in a quarterly fashion and he would be shipping due to quota, that in fact he would not have that money in his hands for very long if he was strictly a grain producer and if he was a livestock producer using the option of using some of his grain or livestock that he requires that to offset the distortion in the payment of feed grains he would be

[Traduction]

des produits qui sont transportés et, par conséquent, il ne constitue pas nécessairement un facteur de volume. Vous pouvez donc avoir une augmentation de volume avec une baisse de prix. En fait, ceci se produit souvent. Par conséquent, ce qui nous importe le plus dans le secteur du grain, c'est l'aspect prix puisque la capacité de payer du fermier repose sur ce qu'il reçoit en échange des produits qu'il livre. Par conséquent, vous ne pouvez compenser par du volume.

The Chairman: Mrs. Côté.

Mrs. Côté: I know that these are two completely distinct questions, but to me they seemed to be fairly well linked together in light of the situation.

When we met with the railroad companies in Ottawa, last week, they talked about the efficiency of the system. Both companies declared that they were among the intervening parties in the mode of grain transportation and that delays in the transportation of grain were much greater than those in the transportation of other commodities. For example, a grain car would take up to 21 days in some instances, and 18 days in the case of some other companies, while the transportation of other commodities such as coal or wood could be achieved within a period of four to nine days.

Would it not be possible to improve the efficiency of grain transportation? Would such an improvement not bring by itself some happy results on the costs of transportation?

Le président: Monsieur Bell.

M. Bell: Certainement, c'est ce que bon nombre d'entre nous tentons d'obtenir, et dans nos études sur la structure du Comité supérieur du transport du grain, par exemple, nous recommandons avec beaucoup d'insistance que l'organisme chargé de l'affectation des wagons soit complètement distinct du reste du Comité de sorte qu'on ne se trouve pas dans une situation où le renard est chargé de surveiller les poulets. Ils devraient être distincts, de sorte qu'on puisse obtenir un système efficace. C'est certainement un aspect très important de la question et cela explique en partie pourquoi nous avons adopté une position quelque peu différente à l'égard des tarifs d'encouragement. Ils ont peut-être un rôle à jouer dans l'obtention d'une plus grande efficacité.

Mrs. Côté: Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you, Mrs. Côté.

Monsieur Schellenberger.

M. Schellenberger: Monsieur le président, à M. Bell, je pense qu'il est important que vous donniez vos commentaires sur la partie de la question de M. Benjamin portant sur le fait que s'il y avait paiement au producteur, ce dernier aurait l'occasion de mettre l'argent à la banque et d'en tirer des sommes élevées d'intérêt. N'en serait-il pas ainsi, puisque les paiements seraient versés à chaque trimestre et qu'il serait tenu d'effectuer des livraisons en raison des quotas, de sorte qu'en fait il n'aurait pas cet argent en main pour de très longues périodes de temps s'il est un producteur de grain ou s'il est un éleveur qui se prévaut du droit d'utiliser une partie de

[Text]

buying or feeding himself? Is that not an erroneous statement that was being made?

Mr. Bell: Yes, I think Mr. Blanchard alluded to that in his answer. One of the things that we see is that the grain producer is certainly going to be faced with enough increases in costs that it is going to force efficiencies in the system and it is going to force, I think, all grain producers to look at times to livestock production as an alternative. That is the fine balancing act that we have to play because if it is too tough on the grain shipper then we are going to have too much livestock, and what are we going to do with it? That is a balancing act.

Mr. Schellenberger: [*Inaudible—Editor*] ... a member of the Canadian Federation of Agriculture. Is that not true? Because of the difficulty of the member organization in Quebec which is concerned about any payment to the producer as being a subsidy to the producer, are you in discussion with your fellow groups that are part of that federation to try to lessen their concern regarding, say, the Double 80 or some method of payment to the producer which is required not to expand our livestock sector but to just keep it healthy?

Mr. Bell: No, we have had no conversations with them on that basis. The program is being largely promoted by the Alberta government and some groups, and we have not been involved with discussions with Quebec directly, no.

Mr. Schellenberger: So the Canadian Federation of Agriculture does not serve any purpose in that sense.

Mr. Bell: No, I think the Canadian Federation of Agriculture has not taken a position on this. In fact, I do not think they ...

Mr. Schellenberger: As an organization in Alberta, do you not think it is part of your duty to try to expand some of the information that is going back and forth across this country?

Mr. Bell: I guess because of our policy positions set down by our delegates that it was just our council that gave qualified support to the 80-80 at our summer board meeting, which was less than a month ago. We have left the promotion of the 80-80 to other groups. We have continued to try to make sure that if the 80-80 is not accepted as an amendment there is some way that the livestock industry can survive if the payment goes directly to the railway, and perhaps that is where we have put more than enough thrust. I do not know.

Mr. Schellenberger: I would encourage you to do so because there is a natural link.

My final question concerns the inflation factor. I believe that in your brief you state that you would like to see the railway pick up some of that up front rather than the producer

[Translation]

son grain ou de son bétail pour compenser la distorsion dans le paiement des grains de provende qu'il achèterait ou qu'il produirait lui-même? Ne s'agit-il pas là d'une fausse affirmation qui a été faite?

M. Bell: Oui, je pense que M. Blanchard y a fait allusion dans sa réponse. Nous pouvons entre autres choses prévoir que le producteur de grain devra faire face à tellement d'augmentation des coûts que cela devra nécessairement conduire à une efficacité plus grande du système. Selon moi, cela forcera tous les producteurs de grain à songer, à un moment donné, à l'élevage comme solution de rechange. C'est là qu'il faut réussir à maintenir un équilibre délicat, puisque si le sort des expéditeurs de grain se détériore, il y aura trop d'élevage de bétail et que ferons-nous alors de cet excédent? C'est un exercice délicat d'équilibre.

M. Schellenberger: [*Inaudible—Editeur*] ... un membre de la Fédération canadienne de l'agriculture. Est-ce vrai? Étant donné les problèmes de l'organisation affiliée au Québec, qui craint que tout versement au producteur ne soit une subvention au producteur, avez-vous entrepris des discussions avec les autres groupes de la fédération afin de calmer leurs craintes à l'égard, entre autres choses, du 80-80 ou de toute autre méthode de versement au producteur qu'il est nécessaire d'établir non pas pour étendre notre secteur de l'élevage, mais tout simplement pour le conserver en bon état?

M. Bell: Non, nous n'avons eu aucune discussion avec ces derniers à cet égard. Le programme a reçu l'appui massif du gouvernement de l'Alberta et d'autres groupes, et nous n'avons eu aucune discussion directe avec le Québec, non.

M. Schellenberger: Ainsi, la Fédération canadienne de l'agriculture ne sert à rien dans ce cas.

M. Bell: Non, je pense que la Fédération canadienne de l'agriculture n'a pas encore pris position à ce sujet. En fait, je ne pense pas qu'ils ...

M. Schellenberger: À titre d'organisme de l'Alberta, ne pensez-vous pas que votre tâche comporte l'obligation d'essayer de diffuser l'information qui circule dans tout le pays?

M. Bell: Je pense qu'en raison du fait que nos positions sont adoptées par les délégués, seulement les membres du conseil ont donné leur appui sous réserve au 80-80, lors de notre réunion de l'été, il y a moins d'un mois. Nous avons laissé à d'autres groupes le soin de faire de la promotion. Nous avons cherché à nous assurer que si la mesure du 80-80 n'était pas retenue comme modification au projet, l'industrie de l'élevage pourrait survivre d'une autre façon si les versements étaient faits directement aux compagnies de chemin de fer, et c'est peut-être là que nous avons mis plus d'accent qu'il ne faut. Je ne sais trop.

M. Schellenberger: Je vous encouragerais à le faire puisqu'il existe un lien naturel.

Ma dernière question porte sur le facteur de l'inflation. Je pense que dans votre mémoire vous affirmez que vous aimeriez que les compagnies de chemin de fer assument une partie de cela au départ plutôt que de tout laisser au producteur, ce qui

[*Texte*]

to encourage efficiency. I think that is important. Would you like to put on the record a statement on that situation?

Mr. Bell: I think, Mr. Chairman, to Mr. Schellenberger, that we are talking about the government's commitment there, not the railway necessarily. I guess we are counting on the costing thing to be public enough and well enough done that that should be taken care of there. It is impossible for me as a producer to have much influence on the railway directly. Only through the government, I think, can we really see that being done. It is the government that has that responsibility, I think.

The Chairman: Thank you, Mr. Schellenberger. Mr. Flis.

Mr. Flis: Thank you, Mr. Chairman. I want to thank the witnesses for the excellent brief they have submitted and the statement made at the beginning of the hearing.

I just want a clarification. If I heard you correctly, I think you said, Mr. Bell, that we cannot go back to the status quo; whatever we do we have to go ahead with Bill C-155. Did I interpret that correctly?

• 1150

Mr. Bell: Certainly I think we can see new ways of addressing the livestock problem, and it can be further addressed at the review in 1985-1986. Yes, I guess that we have accepted the premise that some change has to be made.

Mr. Flis: Can you tell the committee the make-up of your membership? Is it grain producers and cattle producers?

Mr. Bell: Yes. As I indicated earlier, we have about 6,000 direct members out of a possible 25,000 to 30,000 in Alberta and more than half of the delegates to our conventions are both grain and livestock producers.

Mr. Flis: On the issue of 80-80 or freedom of choice, did you receive consensus, or did you actually have a vote that your association supported fully, or did you have a split on this issue?

Mr. Bell: In reply to Mr. Schellenberger's question I indicated that we only had occasion to address it at our summer council meeting, which is really not the full delegate body so the council has some restrictions on how far it can shift policy. But we did give qualified support to the 80-80. We felt that it did remove most of the distortion and most of the...

Mr. Flis: Including the grain producer memberships?... because I am sure you have had phone calls or letters, submissions, etc. Did you receive support for the 80-80 from the grain producers of your membership?

[*Traduction*]

favoriserait l'efficacité. Je pense que cela est important. Aimerez-vous vous prononcer officiellement sur cette question?

M. Bell: Je pense, monsieur le président, à M. Schellenberger, que nous parlons ici de l'engagement du gouvernement et non pas nécessairement des compagnies de chemin de fer. Je pense que nous comptons sur le fait que la question des coûts sera suffisamment du domaine public et suffisamment bien traitée pour qu'elle soit prise en charge à cette étape. Il m'est impossible, comme producteur, d'exercer directement une grande influence sur les compagnies de chemin de fer. Ce n'est que par l'intermédiaire du gouvernement que, selon moi, nous pouvons nous assurer que cela se fait réellement. Selon moi, la responsabilité incombe au gouvernement.

Le président: Merci, monsieur Schellenberger. Monsieur Flis.

M. Flis: Merci, monsieur le président. Je veux remercier les témoins pour l'excellent mémoire qu'ils nous ont présenté de même que les déclarations qu'ils ont faites au début de l'audience.

J'aimerais une clarification. Si je vous ai bien compris, monsieur Bell, je pense que vous avez affirmé que nous ne pouvons retourner au statu quo; peu importe ce que nous faisons, nous devons donner suite au projet de loi C-155. Vous ai-je bien compris?

M. Bell: Certainement, je pense que nous pourrions trouver de nouvelles façons d'aborder le problème du bétail et que nous pourrions en reparler lors de la révision en 1985-1986. Oui, je crois que nous avons accepté le fait que certains changements étaient nécessaires.

M. Flis: Pouvez-vous décrire les membres de votre association devant le Comité? S'agit-il de producteurs de grain et d'éleveurs de bestiaux?

M. Bell: Bien sûr. Comme je l'ai déjà dit, nous avons environ 6000 membres directs sur une possibilité de 25000 à 30000 en Alberta et plus de la moitié des délégués à nos congrès sont à la fois producteurs de grain et éleveurs de bestiaux.

M. Flis: Sur la question du 80-80 ou de la liberté de choix, y a-t-il eu consensus, votre association a-t-elle entièrement appuyé un vote tenu là-dessus ou les opinions étaient-elles partagées?

M. Bell: En réponse à la question de M. Schellenberger, j'ai déclaré que nous n'avions eu l'occasion d'aborder cette question qu'à la réunion estivale de notre conseil qui ne comprend pas vraiment tous les délégués; il est donc assujéti à certaines restrictions en matière de changement de politique. Mais nous avons donné notre appui conditionnel au 80-80. Nous pensions que cela éliminait la plus grande part de la distorsion et de...

M. Flis: Y compris les producteurs de grain?... parce que je suis certain que vous avez reçu des appels téléphoniques ou des lettres, des suggestions, etc. Les producteurs de grain de votre association ont-ils approuvé le 80-80?

[Text]

Mr. Bell: Yes.

Mr. Flis: Then can you tell me why the pools cannot accept that, why they are so adamantly against it and yet part of your membership is supporting it? These are grain producers; these are representing grain producers.

Mr. Bell: I guess we do not answer for other organizations. Perhaps we have some different delegates that come to ours than to others, and grain co-operatives are dealing strictly with grain, I guess.

Mr. Flis: I get from what we are hearing that it is very clear that it is very difficult even within the province or even within an organization to achieve any sort of consensus on the method of payment.

Mr. Bell: I think one of the difficulties of that is because until the figures are actually given to the individual producer as to how it would affect him . . . That is why it is so difficult and that is why we have put a lot of emphasis, I think, on the 1985-1986 review. Maybe those figures can be cracked by then and the producer will know exactly what he is faced with. It is the uncertainty that is the cause of the problem.

Mr. Flis: The Minister of Agriculture just before appeared before this committee and stated that the Alberta government has contributed \$240 million towards subsidizing grain terminals, hopper cars and what have you so part of your membership is being subsidized by the Alberta government to the tune of \$240 million. Can you tell me if the Alberta government is subsidizing the other part of your membership to the same tune or in any amount? Other than the grain industry, does the Alberta government subsidize them in any way?

Mr. Bell: There was a one time support program for beef a year ago and there was an insurance program set up for the hog producers with some government funds.

Mr. Flis: If the federal government . . . and when we talk about the federal government I hope it is clear to everyone that it is the taxpayers of Canada—cannot afford to pay a Crow benefit beyond the \$651 million yearly, would your association be prepared to lobby the provincial government to pick up any additional cost beyond the \$651 million on a pro rata basis across the four prairie provinces? The precedent has clearly been set: the Alberta government is subsidizing one sector of the economy here as far as transportation of that product.

Mr. Bell: I think a number of things come into play there. That \$240 million benefits not just the grain producers but all producers in Alberta and in western Canada.

In answer to your question whether we would lobby the provincial government, it would certainly be with great

[Translation]

m. Bell: Oui.

M. Flis: Dans ce cas, pouvez-vous me dire pourquoi les pools ne peuvent pas l'accepter, pourquoi ils y sont opposés avec tant de ténacité et pourquoi pourtant une partie de vos membres l'appuient? Il s'agit de producteurs de grain, ils représentent les producteurs de grain.

M. Bell: Je suppose que nous ne répondons pas au nom des autres organismes. Nous avons peut-être certains délégués différents des autres associations et les coopératives de producteurs de grain ne s'occupent pas de grain, je suppose.

M. Flis: Je conclus de ce que nous avons entendu qu'il est évident qu'il est très difficile d'obtenir quelque consensus que ce soit sur le mode de paiement, même au sein d'une province ou d'un organisme.

M. Bell: Je pense que l'une des difficultés tient au fait que jusqu'à ce que les chiffres soient réellement donnés à chaque producteur pour qu'il juge des conséquences que cela aura pour lui . . . Voilà pourquoi c'est tellement difficile et c'est pourquoi nous accordons beaucoup d'importance, je pense, à la révision de 1985-1986. Ces chiffres auront peut-être été déchiffrés à ce moment-là et les producteurs sauront exactement ce qui les attend. C'est l'incertitude qui est à la base du problème.

M. Flis: Le ministre de l'agriculture vient juste de comparaître devant le Comité et a déclaré que le gouvernement de l'Alberta a versé 240 millions de dollars en subventions pour les terminaux de grain, les wagons-trémies et quoi d'autre encore; une partie de vos membres reçoivent donc du gouvernement de l'Alberta la coquette somme de 240 millions de dollars sous forme de subventions. Pouvez-vous me dire si le gouvernement de l'Alberta subventionne vos autres membres en leur versant une somme semblable ou d'une certaine façon? À part le secteur céréalier le gouvernement albertain les subventionne-t-il de quelque façon?

M. Bell: Il y a un an, il existait un programme d'aide auquel les éleveurs de boeufs pouvaient faire appel une seule fois et un programme d'assurance pour les éleveurs de porcs, tous deux mis sur pied avec certains fonds publics.

M. Flis: Si un gouvernement fédéral . . . et lorsque l'on parle du gouvernement fédéral, j'espère que c'est clair pour tout le monde qu'il s'agit des contribuables du Canada . . . ne peut se permettre de verser plus de 651 millions de dollars en subventions du Nid-de-Corbeau par an, votre association serait-elle prête à faire pression sur le gouvernement provincial pour que celui-ci se charge des coûts excédant les 651 millions de dollars répartis proportionnellement entre les quatre provinces des Prairies? Il existe déjà un précédent: le gouvernement de l'Alberta subventionne un secteur de l'économie ici, en ce qui concerne le transport de ce produit.

M. Bell: Je pense qu'un certain nombre de facteurs entrent en jeu dans cette affaire. Ces 240 millions de dollars ne profitent pas seulement aux producteurs de grain, mais à tous les producteurs de l'Alberta et de l'Ouest du Canada.

Quant à la question de savoir si nous ferions pression sur le gouvernement, c'est à contrecœur que nous le ferions parce

[Texte]

reluctance that we would do that because it is much like the beef stabilization thing: these things are much better done nationally so we do not have this inequality between provinces and rivalry between the finance departments of the provinces.

Mr. Flis: I want to congratulate all the witnesses for at least recognizing that change has to come and we do have to do something and we must move on. Thank you very much for coming and making that very clear to the committee.

The Chairman: Thank you, Mr. Flis.

Is it the wish of the committee that the Unifarm brief be appended to this day's proceedings?

Some hon. Members: Agreed.

The Chairman: Thank you.

Regretfully, I am going to have to cut off the questioning at this point in order that we can hear from our next scheduled witnesses.

On behalf of the committee I would like to thank Mr. Bell and his associates for their presentation this morning and for their forthright and frank answers to questions. Thank you very much, gentlemen.

Mr. Bell: Thank you, Mr. Chairman, for the opportunity.

The Chairman: I would now call on the representatives of The Coal Association of Canada to come to the witness table, please, so we can proceed immediately with your presentation and questioning.

We now welcome before the committee The Coal Association of Canada, whom I am assuming is being represented by Mr. R.T. Marshall, the President. Is that correct?

Mr. Marshall, welcome. Would you introduce your colleagues, and if you have an opening statement, proceed with your opening statement, please.

Mr. R.T. Marshall (President, The Coal Association of Canada): Thank you, Mr. Chairman.

The Coal Association of Canada very much appreciates the opportunity to present its views to the committee in respect of Bill C-155. We have provided a written statement and would now like to briefly summarize the salient aspects.

Mr. Walter Riva, past chairman of The Coal Association of Canada and under whose guidance the task force on Canada's crisis in rail transportation was created, will share in the presentation of this summary. Also with us today are Mr. Jerry Joynt, Chairman of the Public Affairs Committee of the association, and Mr. Terry Garvey, Chairman of our Transportation Committee, and also Mr. Duke, a member of the task force.

I would now like to call on Mr. Riva to start off the summary, please.

The Chairman: Mr. Riva, before you start may I remind both the witnesses and members of the committee that this section of our sessions in Edmonton will end at 12.30 p.m. so

[Traduction]

que, comme dans le cas de la stabilisation du marché du boeuf, il est préférable que ces choses soient faites à l'échelle nationale afin qu'il n'y ait pas d'inégalité entre les provinces, ni de rivalité entre les ministères des Finances des provinces.

M. Flis: Je tiens à féliciter tous les témoins pour avoir au moins reconnu que des changements étaient nécessaires, qu'il faut faire quelque chose et avancer. Merci beaucoup d'être venus et d'avoir présenté cette position très clairement devant le Comité.

Le président: Merci, monsieur Flis.

Est-ce que le Comité désire que le mémoire de Unifarm soit ajouté aux délibérations d'aujourd'hui?

Des voix: D'accord.

Le président: Merci!

Malheureusement, je vais être obligé de recourir la période de questions maintenant afin que nous puissions entendre les prochains témoins prévus à l'horaire.

Au nom du Comité, j'aimerais remercier M. Bell et ses associés pour leur présentation ce matin et pour leurs réponses franches et directes à nos questions. Merci beaucoup, messieurs.

M. Bell: Merci, monsieur le président de nous avoir donné l'occasion de nous exprimer.

Le président: Je demande maintenant aux représentants de *The Coal Association of Canada* de venir à la table des témoins, s'il vous plaît, afin que l'on puisse entendre tout de suite votre présentation et passer aux questions.

Nous accueillons maintenant devant le Comité *The Coal Association of Canada*, qui, je présume, est représentée par M. R.T. Marshall, président. Est-ce exact?

Je vous souhaite la bienvenue, monsieur Marshall. Voudriez-vous présenter vos collègues et, si vous avez une déclaration préliminaire, veuillez la faire, s'il vous plaît?

M. R.T. Marshall (président de The Coal Association of Canada): Merci, monsieur le président.

The Coal Association of Canada est très heureuse d'avoir l'occasion de présenter son point de vue au Comité, au sujet du projet de loi C-155. Nous avons déposé une déclaration écrite et nous aimerions maintenant en résumer brièvement les points saillants.

M. Walter Riva, président précédent de *The Coal Association of Canada*, dont les conseils ont servi à la création du groupe d'étude sur la crise du transport ferroviaire au Canada, m'aidera à présenter ce mémoire. De plus, M. Jerry Joint, président du comité des affaires publiques de l'association, M. Terry Garvey, président de notre comité sur le transport et M. Duke, membre du groupe d'étude, nous accompagnent aujourd'hui.

J'aimerais maintenant demander à M. Riva de commencer la présentation du mémoire, s'il vous plaît.

Le président: Monsieur Riva, avant que vous commenciez, j'aimerais rappeler tant aux témoins qu'aux membres du comité que cette partie de nos sessions à Edmonton se termine

[Text]

that we may be back here in time to begin the second session this afternoon sharply at 2.00 p.m.

Mr. Riva, please.

Mr. Walter J. Riva (Past President, The Coal Association of Canada): Okay, I will step on it, Mr. Chairman.

Mr. Chairman, in 1980 and 1981 in preparation for an expansion program at our mines and following some discussion with our principal customer, the Japanese, and some other foreign customers, as well as the railway, it became obvious to us that the capacity of the railroad would be a limiting factor in all of these expansions. We raised this question with The Coal Association of Canada and found that other potential coal producers had been unable to get capacity commitments from the railways. That led to discussions with other shippers, with the railways, and with the provincial and federal government officials and ministers. Everybody we talked to, including all four western premiers at that time, agreed that the railways needed more money to take care of both increasing operating costs and system improvements.

• 1200

However, it soon became clear to us that the problem was too large for the coal industry and the Coal Association itself. Therefore, we decided to convene a meeting of all interested parties. I mean all interested parties as we perceived them to be, including a cross section of agricultural organizations. This was in August, 1981. Out of that meeting came what has come to be known as the task force on Canada's crisis in rail transportation.

Also out of that meeting came a resolution, signed by over 90% of the organizations represented there, asking the federal government to take immediate action to bring forth a comprehensive solution to the Canadian railway situation, including the redressing of the Crowsnest grain rates. We have proceeded on the basis of that resolution ever since.

Studies by the task force and the Coal Association brought out a number of factors which we think will be of interest to you. First of all, freight rates on coal shipments represent 26% of the FOB price of coal. For wheat, it is less than 3%.

The shortfall in operating revenues resulting from grain rates made it impossible for the railways to raise capital for needed expansions.

[Translation]

à 12h30 afin que nous soyons de retour ici pour commencer la deuxième session à 14h00 précises.

Monsieur Riva, s'il vous plaît.

M. Walter J. Riva (président de The Coal Association of Canada): Très bien, monsieur le président, je vais me dépêcher.

Monsieur le président, en 1980 et 1981, alors que nous préparions un programme d'expansion et de nos mines et après avoir discuté avec nos principaux clients, les Japonais, et d'autres clients étrangers, ainsi que les sociétés ferroviaires, nous avons conclu que la capacité des chemins de fer serait un facteur de restriction pour toutes ces expansions. Nous avons soulevé cette question devant *The Coal Association of Canada* et avons découvert que d'autres producteurs potentiels de charbon n'avaient pas pu obtenir d'engagements des sociétés ferroviaires à l'égard de la capacité. Cela a conduit à des discussions avec d'autres expéditeurs, avec les compagnies ferroviaires et avec les fonctionnaires et ministres des gouvernements fédéral et provinciaux. Tous ceux à qui nous avons parlé, y compris les quatre premiers ministres des provinces de l'Ouest de l'époque, étaient d'avis que les compagnies ferroviaires avaient besoin de plus d'argent pour financer tant l'accroissement des frais d'exploitation que les améliorations du système.

Toutefois il nous est vite apparu manifeste que le problème était trop vaste pour l'industrie du charbon et pour l'Association charbonnière seules. Nous avons donc décidé de convoquer une réunion de tous les intéressés. C'est-à-dire de toutes les parties qui nous semblaient intéressées, y compris des organisations agricoles représentatives. Cela s'est passé en août 1981. Cette réunion a donné naissance à ce qui allait devenir le groupe de travail sur la crise dans le transport ferroviaire au Canada.

C'est également au cours de cette réunion qu'a été adoptée une résolution, signée par plus de 90 p. 100 des organisations présentes, dans laquelle on demandait au gouvernement fédéral de prendre sans délai des mesures pour trouver une solution globale à la situation des chemins de fer au Canada, en procédant notamment à une révision du tarif du Nid-de-Corbeau qui s'appliquait au transport du grain. Tout ce que nous avons entrepris depuis lors était fondé sur cette résolution.

Les études menées par le groupe de travail et par l'Association charbonnière ont fait ressortir un certain nombre de facteurs qui, selon nous, sauront vous intéresser. Premièrement, en ce qui concerne le charbon, les taux de transport représentant 26 p. 100 du prix F.A.B. du charbon. Dans le cas du blé, c'est moins de 3 p. 100.

En raison de l'insuffisance des revenus d'exploitation découlant des taux de transport du grain, les compagnies ferroviaires n'ont pas été en mesure de réunir des capitaux pour des expansions nécessaires.

[Texte]

Third, we concluded, if Canada was to continue to expand export markets, it was clearly essential that the proposed railway expansion proceed.

Fourth, our own experience in shipping coal over the last half century, and particularly since the advent of the export business, convinced us that throwing more and more subsidies at a basically inefficient system would not resolve the problem.

If I may, Mr. Chairman, I would like to take a moment here to tell you what our experience was during this period. We think this experience of ours is very parallel and similar to what is being faced by the grain industry today, and by the whole agricultural industry, as a matter of fact.

First of all, from at least 1930 until 1970, all coal moved in export and most of the coal moved internally in Canada was subsidized. That includes coal supplied to the railways for locomotive use.

The level of that subsidy on export coal reached \$4.50, out of a freight rate of approximately \$5.25 in the late 1960s. So something approaching 85 or 90% of the freight rate was paid for at that time. Obviously, it was an intolerable situation. In 1968, the industry was advised that as of April 1, 1970, subsidies on coal would be stopped.

• 1210

Fourth, railways and coal companies at that point decided to get together, and they developed the concept of high-speed loading, unit trains, and a new generation of efficient ports to receive and dispatch the coal. As a consequence, the industry grew by some 500% during the 1970s.

But at the start of that period, it was clearly a dying industry. In Alberta alone, between the late 1950s and the late 1960s, the number of operating mines in the province decreased from something over 300 to only a half-dozen meaningful operations. The tonnage decreased from something like 10 million to 12 million tonnes down to about 2 million tonnes.. So it was clearly a dying industry before this step was taken.

As I said, as a consequence the industry grew by some 500% in the 1970s. It was able to operate without subsidies and has become recognized throughout the world as a significant factor in world coal trade. For example, we now supply about 15% of Japan's imports and have contracts which will increase that to 25%. We anticipate that we can achieve the same kind of performance in other countries. It could not possibly have been accomplished with the system as it was when we operated with subsidies. And I might point out that during the period when the subsidies were in effect, it took 28 days for us to get a car

[Traduction]

Troisièmement, nous sommes arrivés à la conclusion qui si le Canada veut continuer à développer ses marchés d'exportation, il est manifestement essentiel que l'on procède à l'expansion ferroviaire projetée.

Quatrièmement, notre propre expérience dans le domaine du transport du charbon au cours des cinquante dernières années, et surtout depuis que nous exportons, nous a démontré que le fait de verser de plus en plus de subventions à un système foncièrement inefficace ne réglerait pas le problème.

Si vous le permettez, monsieur le président, j'aimerais prendre quelques instants pour vous décrire ce qu'a été notre expérience pendant cette période. Nous croyons que cette expérience que nous avons eue est très parallèle et semblable à la situation à laquelle l'industrie du grain, en fait, l'ensemble de l'industrie agricole, doit faire face aujourd'hui.

Premièrement, à compter d'au moins 1930 et jusqu'en 1970, le transport de tout le charbon exporté et de la majeure partie du charbon consommé au Canada était subventionné. Cela comprend le charbon fourni aux compagnies ferroviaires pour leurs locomotives.

En ce qui concerne le charbon exporté, la subvention a atteint \$4.50 pour un taux de transport d'environ \$5.25 vers la fin des années 60. À l'époque, la subvention représentait presque 85 ou 90 p. 100 du taux de transport. Manifestement, il s'agissait d'une situation intolérable. En 1968, l'industrie apprenait qu'à compter du 1^{er} avril 1970 le charbon ne serait plus subventionné.

Quatrièmement, les compagnies charbonnières et les compagnies de chemins de fer ont alors décidé d'unir leurs efforts et ont développé le concept du chargement ultra rapide, les trains-blocs et une nouvelle génération de ports efficaces pour la réception de l'expédition du charbon. Par voie de conséquence, l'industrie a connu une croissance de 500 p. 100 au cours des années soixante-dix.

Mais au début de cette période, il était évident que l'industrie était en très grande difficulté. Dans la seule province de l'Alberta, de la fin des années cinquante à la fin des années soixante, le nombre des mines en exploitation est passé d'un peu plus de 300 à seulement une demi-douzaine de mines importantes. Le tonnage a diminué: la production qui représentait de 10 à 12 millions de tonnes, n'était plus qu'environ 2 millions de tonnes. Il était donc clair que l'industrie périssait avant que ces mesures soient prises.

Comme je l'ai déjà dit, par voie de conséquence, l'industrie a connu une croissance de l'ordre de 500 p. 100 au cours des années soixante-dix. Elle a réussi à fonctionner sans l'aide de subvention et s'est taillée une place importante dans le commerce charbonnier mondial. Par exemple, nous fournissons actuellement environ 15 p. 100 des importations du Japon et nous avons passé des contrats qui augmenteront cette proportion à 25 p. 100. Selon nos prévisions, nous pensons pouvoir obtenir le même genre de résultat auprès des autres pays. Nous n'aurions jamais pu y parvenir avec l'ancien système et les subventions que nous recevions. J'aimerais souligner qu'au

[Text]

turned around from the mine to the port and back again. It now takes approximately 90 hours and reducing.

I should mention here the question of our current situation because a good deal of publicity has been given to the effect of the recession both internally and externally on the exports of coal. The contributing factor to the shortage of capacity is the fact that, while the coal industry itself is the one which anticipated the greatest growth over the next couple of decades, all other commodities, including grain, sulphur, potash, petrochemicals, forest products, all also planned for proportional increases in growth in this same period. While it is true that there have been some cutbacks in coal shipments due to the recession, but the truth is that what we have really done is to avoid the rationing of available capacity which was inevitable by 1984. So the growth curve has flattened a bit for a couple of years, but we expect the upward trend to resume within the next year. As a matter of fact, I have to mention now that more coal trains were moved through western ports in the month of June 1983 than in any previous month in the coal industry's history, and that has resulted in a new record of shipments out of the Port of Roberts Bank in the month of July. So really again, all the recession has done to us is to buy us a little bit of time.

Mr. Chairman, clearly, both the railways and the coal companies have benefited through these developments. And beyond that, the provincial and federal coffers have done fairly well, too. We have also become a significant employer and a contributor to the nation's balance of payments.

Finally, Mr. Chairman, we believe that the agricultural industry can realize similar benefits through the development of a rationalized system. But our experience tells us that a prerequisite to the solution is higher freight rates on grain. Thank you. Dick, would you like to close this up?

The Chairman: Thank you.

Mr. Marshall: Just a few closing remarks, Mr. Chairman. In 1981, direct employment in Canada from the coal industry was 11,200 jobs and the spinoff of employment resulted in another 50,400 jobs. In 1982, there were coal exports of 16 million tonnes, valued at \$1.2 billion. Moreover, between 1970 and 1982, the coal industry invested \$4.45 billion in new mine construction and coal preparation facilities, comprising a significant contribution to Canada's economic development.

The coal industry, like everyone else, is feeling the impact of the worldwide recession and, although individual tonnages for mines has decreased slightly, total production in exports is gaining. For instance, in 1981, total exports of coal were 15.6 million tonnes; in 1982 this had increased to 16 million tonnes. This is a result of new mines having pay and sales contracts and being brought into production. The effects of the recession will have an impact on the short-term growth rate of our industry. However, latest predictions of export coal from

[Translation]

cours de la période des subventions, il fallait 28 jours à un wagon pour compléter son circuit et revenir à la mine. Cela prend aujourd'hui 90 heures et ce délai diminue.

Il convient de parler ici de notre situation actuelle car on a fait beaucoup de bruit sur l'effet de la récession, tant interne qu'externe, sur les exportations de charbon. L'un des facteurs de l'insuffisance de la capacité de transport est que si l'industrie charbonnière elle-même s'attend à connaître la plus importante croissance au cours des prochaines décennies, des augmentations proportionnelles sont planifiées pour la même période à l'égard de tous les autres produits, y compris le grain, le soufre, la potasse, les produits pétrochimiques et les produits forestiers. Il est vrai qu'il y a eu certaines coupures dans les envois de charbon en raison de la récession, mais en réalité nous avons évité le rationnement de la capacité de transport disponible, ce qui sera inévitable en 1984. De sorte que la courbe de croissance a diminué un peu pendant quelques années, mais nous prévoyons qu'une tendance à la hausse se fera sentir à nouveau d'ici l'année prochaine. En fait, je dois dire ici que plus de trains de charbon se sont acheminés vers les ports de l'ouest pendant le mois de juin 1983 qu'au cours de tout autre mois de l'histoire de l'industrie charbonnière, d'où un nouveau record d'envois en provenance du port Roberts Bank au mois de juillet. Ainsi, à nouveau, le seul effet de la récession a été de nous faire gagner un petit peu de temps.

Monsieur le président, il est évident que les deux chemins de fer et les compagnies charbonnières ont bénéficié de ces développements. Et qui plus est, ils ont contribué à remplir les coffres provinciaux et fédéral. Nous sommes devenus un important employeur et nous jouons un rôle dans la balance des paiements du pays.

Enfin, monsieur le président, nous pensons que l'agriculture peut profiter de la même façon de la mise au point d'un système rationalisé. D'après notre expérience cependant, l'augmentation des tarifs marchandises pour le grain est une condition préalable à la solution du problème. Merci, Dick, voulez-vous conclure?

Le président: Merci.

M. Marshall: Seulement quelques remarques en guise de conclusion, monsieur le président. En 1981, l'industrie charbonnière fournissait 11,200 emplois directs aux Canadiens et par l'effet d'entraînement encore 50,400 emplois. En 1982, les exportations de charbon ont atteint 16 millions de tonnes, ce qui représente 1.2 billion de dollars. De plus, de 1970 à 1982, l'industrie charbonnière a investi 4.45 billions de dollars dans la construction de nouvelles mines et d'usines pour traiter le charbon, ce qui a grandement contribué au développement économique du Canada.

L'industrie charbonnière, comme tout le monde, subit des contrecoups de la récession mondiale, et bien que le tonnage des mines pris individuellement ait diminué un peu, les exportations totales augmentent. En 1981 par exemple, les exportations totales de charbon atteignaient 15.6 millions de tonnes. En 1982, elles avaient augmenté et représentaient 16 millions de tonnes. Cela est dû aux nouvelles mines qui sont mises en exploitation et dont les gisements productifs font l'objet de contrats de vente. La récession aura des répercus-

[Texte]

Canada, provided we have adequate transportation, can remain price competitive and indicate an increase of approximately 46 million tonnes by 1990.

Canada's future as a bulk-commodity exporter may be seriously threatened by the inability of the railways to meet the capacity demands that will be placed upon them. An inadequate railway system is a major barrier to continued economic growth in Canada as a whole. The Coal Association of Canada urges Parliament to adopt the proposed legislation. It shares other shippers' concerns that, once given passage of this bill, the railways commence expansion projects immediately. The bill should include provisions to ensure this. The coal industry has built a reputation for reliable delivery in spite of difficult mining conditions and distance from water. This is a plus for the industry in a fiercely competitive market and can assist in tapping future markets, but only if that reputation is maintained.

As a closing comment, Mr. Chairman, we would like to put forward our view on the method of payment of the Crow benefit portion of this bill. While we consciously stayed out of any negotiations with respect to payment of these sums, we also believe that the true benefits of efficiency in the new rail regime will only be achieved when all payments are made to the producers. Then, and only then, will they have the choices to decide how they want their product shipped and what efficiencies they expect from the dollars they spend. If this cannot be achieved in the time for the immediate passage of this bill, then it should be of primary importance in the review of 1985-1986 called for in the bill. Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you, Mr. Marshall. That leaves us with half an hour. We have seven members who have indicated they wish to ask questions. So if the lead-off speakers for each party take the traditional 10 minutes, that will consume the time. But that is up to the spokesmen for the parties. I will start with Mr. Neil.

Mr. Neil: Thank you, Mr. Chairman. I will be very brief; I will not take my 10 minutes.

I can understand the concern of the coal producers for quick passage of the bill. But I am concerned about the increase in costs to the grain producers. It is going to have a very serious impact, because the farmers are faced not only with the problems of freight rates, they are faced with the vagaries of weather and world markets. They have internal and external pressures on them. And I wonder if The Coal Association of Canada is also concerned about the impact of the increase in rates on the grain producers.

Mr. Marshall: I think we obviously share some concern, because many of the problems you have just described we as an

[Traduction]

sions sur le taux de croissance à court terme de notre industrie. Cependant, selon les plus récentes prévisions, si nous avons un transport adéquat, l'exportation de charbon canadien augmentera d'environ 46 millions de tonnes d'ici 1990 et le prix du charbon demeurera concurrentiel.

L'avenir du Canada exportateur de produits en vrac peut être gravement menacé par l'incapacité des chemins de fer de satisfaire à la demande. Un système ferroviaire inadéquat constitue un important obstacle à la croissance économique continue du Canada tout entier. L'Association charbonnière canadienne demande avec insistance au Parlement d'adopter le projet de loi. Elle partage les préoccupations des autres expéditeurs et pense qu'une fois le projet de loi adopté, les chemins de fer devraient commencer immédiatement les projets d'expansion. Le projet de loi devrait contenir des dispositions en ce sens. L'industrie charbonnière s'est bâtie une réputation pour ses livraisons sûres en dépit des conditions minières difficiles et des distances qui séparent les mines de l'eau. C'est un avantage pour l'industrie dans un marché de concurrence féroce, et cette réputation peut aider à l'exploitation de nouveaux marchés, à condition de pouvoir la conserver.

En conclusion, monsieur le président, nous aimerions exprimer notre avis sur le mode de paiement de la subvention du Nid-de-Corbeau prévu dans le projet de loi. Bien que nous soyions délibérément restés à l'écart des négociations relatives au versement de ces sommes, nous pensons aussi que l'on ne pourra véritablement bénéficier de l'efficacité du nouveau régime ferroviaire que lorsque tous les paiements seront versés aux producteurs. C'est alors et alors seulement que ceux-ci auront la faculté de décider par quels moyens ils expédieront leur produit et quel rendement ils espèrent tirer des dollars qu'ils dépensent. Si cet objectif ne peut être atteint pour l'adoption immédiate du projet, il devrait revêtir une importance primordiale lors de la révision 1985-1986 prévue dans le projet de loi. Merci, monsieur le président.

Le président: Merci, monsieur Marshall. Il nous reste trente minutes. Sept membres ont indiqué qu'ils désiraient poser des questions. Si chacun des premiers orateurs des parties prennent le traditionnel dix minutes, nous n'aurons plus de temps. Il appartient aux porte-parole des parties d'en décider. Je donnerai d'abord la parole à M. Neil.

M. Neil: Merci, monsieur le président. Je serai très bref, je ne prendrai pas mes dix minutes.

Je comprends les préoccupations des producteurs de charbon qui veulent que le projet de loi soit adopté rapidement. Mais je suis inquiet au sujet de la hausse des coûts subie par les producteurs de grain. Elle aura des répercussions très graves car les fermiers sont confrontés non seulement aux problèmes des tarifs marchandises mais aussi aux caprices de la température et des marchés mondiaux. Des pressions internes et externes sont exercées sur eux. Et je me demande si l'Association charbonnière canadienne se préoccupe aussi des répercussions de l'augmentation des tarifs sur les producteurs de grain.

• 1220

Mr. Marshall: Je pense qu'il est évident que nous partageons une certaine préoccupation parce que nous, en tant qu'indus-

[Text]

industry also face—the vagaries of the weather, the international marketplace. What we have found of course, as Mr. Riva described, was that when we were faced with the loss of our subsidy and had to look for improved efficiency in moving a bulk commodity, the resultant outcome was that we managed to survive. Yes, we paid higher freight rates, but we are still competitive.

Mr. Neil: Is it fair to say, though, that as far as the coalmining industry is concerned, you are always assured of production? You have your mine; you know what your prospects are as far as that particular mine is concerned. You are not faced with weather and other variables like the producer.

Mr. Marshall: No. We face a highly competitive world industry, and we are not always sure of the total output of any individual mine—for any number of reasons. So I think the agricultural industry and the coal industry are really quite parallel to one another.

Mr. Neil: Your product is there. As far as the farmer is concerned, it is only there when he has taken off his crop.

Mr. Marshall: The raw product is there in our case. Again, we have to harvest it and harvest it in an economical manner to be competitive. But you are right; the raw product is there.

The Chairman: Mr. Riva.

Mr. Riva: As Dick points out, there are some parallels; there are some things that are different and there are some hazards that we have that perhaps the farm community does not have. He does not normally face the strikes that we do; he is a little more master of his own business. We face the problems of strikes not only within our own community, but also along the route and at the customer's end. So we do have these vagaries.

The open-pit mines do suffer from weather, and certainly lose a certain amount of work normally due to weather. There are geological problems that do not appear on the surface but certainly affect the normal operation. We have had situations, for example, in the underground mines where production has been completely stopped for not a matter of days but for months because of some totally unanticipated geological intrusion.

Mr. Neil: You mention the strike situation. The farmer is also faced with strikes from time to time in the grain industry, so he also has that factor to deal with.

On page 4 of your brief, you say:

The industry does not expect that increased compensation to the railways for grain handling will reduce the freight rates on coal.

[Translation]

tries, devons également faire face à un grand nombre des problèmes que vous venez de décrire... les caprices du temps, les marchés internationaux. Ce que nous avons constaté naturellement, comme M. Riva l'a décrit, était que nous allions perdre notre subvention et que nous devions essayer d'améliorer notre efficacité dans le transport des marchandises en vrac, le résultat étant que nous avons réussi à survivre. Oui, nous payons des frets plus élevés, mais nous sommes toujours compétitifs.

M. Neil: Est-il juste de dire, cependant, que l'industrie de l'extraction du charbon est toujours certaine de produire? Vous avez votre mine; vous savez ce que sont les perspectives de cette mine. Vous n'avez pas à compter avec le temps ou d'autres variables comme l'agriculteur.

M. Marshall: Non. Nous devons faire face à une industrie mondiale très compétitive et nous ne sommes pas toujours sûrs de connaître la production totale d'une mine donnée... pour un certain nombre de raisons. C'est pourquoi je pense que l'industrie agricole et l'industrie de la houille sont réellement très semblables.

M. Neil: Votre produit est là alors que celui du producteur agricole n'est là que lorsqu'il a moissonné sa récolte.

M. Marshall: Dans notre cas, le produit brut est là. Mais nous devons encore le récolter et le récolter d'une façon économique pour être compétitifs. Mais vous avez raison; le produit brut est là.

Le président: Monsieur Riva.

M. Riva: Comme Dick le fait remarquer, il y a des similitudes; certaines choses sont différentes et nous sommes exposés à certains risques auxquels la communauté agricole n'est peut-être pas exposée. L'agriculteur n'est pas normalement menacé par les grèves comme nous le sommes; il est un peu plus maître de sa propre entreprise. Nous devons faire face aux problèmes des grèves non seulement dans notre propre communauté, mais également le long du parcours et du côté du client, de sorte que nous sommes exposés à certaines incertitudes.

Les mines à ciel ouvert souffrent du mauvais temps et perdent certainement une certaine quantité de travail normalement à cause du mauvais temps. Il existe des problèmes géologiques qui n'apparaissent pas à la surface mais qui affectent certainement l'exploitation normale d'une mine. Nous avons eu, par exemple, des situations dans les mines souterraines où la production a été complètement arrêtée, non pas pendant quelques jours mais pendant des mois, à cause d'une intrusion géologique totalement imprévue.

M. Neil: Vous mentionnez les grèves. Le cultivateur est également menacé de temps en temps de grèves dans l'industrie du grain de sorte qu'il doit également considérer ce facteur.

A la page 4 de votre mémoire, vous dites:

L'industrie ne prévoit pas que l'augmentation de la subvention versée aux chemins de fer pour la manutention du grain diminuera le fret du charbon.

[Texte]

Do you perceive that as a result of this change there might be a moderation in the increases in the freight rates for not only coal but other commodities?

Mr. Riva: We would hope so. We would like to see that happen.

Mr. Neil: Yes.

One final question: With respect to the bill, are there any areas where you are recommending amendments or would like to see changes in the bill? Or are you happy with the bill as it exists?

Mr. Marshall: The only item that we would have, of course—as we enunciated earlier—is with respect to the method of payments, where we supported going to the producers. Other than that, no, we do not.

Mr. Neil: Thank you very much.

The Chairman: Thank you, Mr. Neil.

I am going to divide the time among the parties, so I will go to Mr. Tower next. The Conservative Party has five minutes left.

Mr. Tower: Thank you, Mr. Chairman. You did mention that you have upgraded your system to 90 hours now that you can have a turnaround on. At the port facility, what kind of a situation do you have as related to unions? How many unions do you have to deal with there?

Mr. Riva: We have basically three unions at the port, one that covers what are normally hourly workers. This relates to the port of Roberts Bank. There are two primary ports in the Vancouver area, Neptune and Roberts Bank, and there are two different union situations there. One is a standard longshoremen's union, where the workers are paid by the hour and so on. Both groups have the ILWU; both groups will have unions for the hourly paid workers, for the foremen, and for the office workers—three separate unions. The difference between the two is that what are normally hourly workers at Roberts Bank are paid by the month. They are on a monthly salary, the same as the staff.

Mr. Towers: Are any wages based on performance or through-put or anything like that?

Mr. Riva: No, not at the present time.

Mr. Towers: Do any of the wage agreements that you arrive at coincide, or are they arranged at different periods of time?

Mr. Riva: There are two different times between the two ports. I am referring specifically now to the coal ports, to which I assume you are relating. The two ports have different times of expiry of their contracts.

Mr. Towers: With regard to your negotiations with the railroads, did the railroads undertake all the cost of the changes that had to take place in order to improve the facilities there, or did the coal association underwrite any of the expenses?

[Traduction]

Prévoyez-vous qu'à la suite de ce changement il pourrait y avoir un ralentissement de l'augmentation des taux de fret non seulement pour le charbon mais pour d'autres marchandises?

M. Riva: Nous l'espérons. Nous aimerions que cela se produise.

M. Neil: Oui.

Une dernière question: En ce qui concerne le projet de loi, existe-t-il des articles auxquels vous recommandez d'apporter des modifications ou que vous aimeriez voir modifier dans le projet de loi? Ou êtes-vous satisfait du projet de loi tel qu'il est?

M. Marshall: La seule chose que nous désirons, naturellement... comme nous l'avons dit antérieurement... concerne la méthode de paiement; nous désirons que les paiements soient faits aux producteurs. À part cela, je ne vois rien d'autre.

M. Neil: Merci beaucoup.

Le président: Merci, monsieur Neil.

Je vais diviser le temps d'intervention entre les partis, c'est pourquoi je vais donner la parole à M. Towers. Il reste cinq minutes au parti conservateur.

M. Towers: Merci, monsieur le président. Vous avez dit que vous avez amélioré votre service et que le temps de rotation n'est plus que de 90 heures. Dans quel type de situation vous trouvez-vous au port, en ce qui concerne les syndicats? Avec combien de syndicats devez-vous négocier là?

M. Riva: Il y a principalement trois syndicats au port, l'un qui groupe ceux qui sont normalement des ouvriers payés à l'heure et ceci pour le port de Roberts Bank. Il existe deux ports principaux dans la région de Vancouver, Neptune et Roberts Bank et il y a deux syndicats différents dans ces ports. L'un est un syndicat ordinaire de débardeurs où les ouvriers sont payés à l'heure, etc. Les deux groupes sont affiliés au SIDM; les deux groupes ont des syndicats pour les ouvriers horaires, pour les contremaîtres et pour les employés administratifs... trois syndicats distincts. La différence entre les deux est que ceux qui sont normalement des ouvriers horaires sont payés au mois à Roberts Bank. Ils sont rémunérés au mois, comme les cadres.

M. Towers: Certains salaires sont-ils basés sur le rendement, la production ou quelque chose comme cela?

M. Riva: Non, pas actuellement.

M. Towers: Les dates d'expiration des conventions salariales que vous signez sont-elles les mêmes ou ces conventions sont-elles négociées à des périodes différentes?

M. Riva: Il y a deux dates d'expiration différentes pour les deux ports. Je parle spécialement maintenant des ports charbonniers dont, je le suppose, vous parlez. Les conventions des deux ports expirent à des dates différentes.

M. Towers: En ce qui concerne vos négociations avec les chemins de fer, ceux-ci assument-ils tous les coûts des modifications qui ont dû être apportées aux installations pour les améliorer ou est-ce que l'association des mines de charbon paye certaines dépenses?

[Text]

Mr. Riva: On the railway system itself?

Mr. Towers: Yes, on the railway system itself.

Mr. Riva: The railway undertook that.

Mr. Towers: And did you have any input into the changes that took place in that system, or did the railroads undertake all the responsibility?

Mr. Riva: Terry, do you know of any input that we had to the... It certainly was discussed with us, but was there any detail?

Mr. T. Garvey (Chairman, Transportation Committee, The Coal Association of Canada): The amount of input the producers had was minimal at that particular time. It had more to do with car design and ensuring that the systems that were put in place at both the coal mines and the terminals were compatible with the railway equipment. But by and large the railway made all of the design, number one of the cars—and they were a totally new design at that time—and the rest of the operation.

Mr. Towers: Would you anticipate that some of the \$650 million that is going to be spent would go to the coal movement?

Mr. Riva: I do not expect it to go directly, but I expect the upgrading of the system—in our case, the Beaver Tunnel—would go a long way to ensuring future capacity.

Mr. Towers: Excuse me, I have just one more question.

So you would anticipate then that you still have room from improvement in your unloading facilities?

Mr. Riva: Yes.

The Chairman: Mr. Kilgour, you have time for one question.

Mr. Kilgour: Mr. Chairman, can I defer to Mr. Taylor who is from a coal-producing area?

The Chairman: Mr. Taylor, then.

Mr. Taylor: Yes, thank you very much.

I find the submission a little contradictory in reading it. Apparently the press got the same idea, as I heard over the air and over the radio as well that The Coal Association of Canada is supporting the passing of Bill C-155 as it is. You have some qualifications in the last paragraph, but nowhere do you say that the bill should be amended. Yet Bill C-155 is hurting the cattle industry, the hog industry, the diversification of the processing industry. Why did your coal industry not say you support the improvement of the railway, and stay out of this other thing, which is hurting western Canada? When you say you are passing Bill C-155 as it is, that is exactly what you are doing—you are hurting western Canada severely.

Mr. Marshall: Mr. Chairman, Mr. Taylor, I think basically in that respect what we are trying to point out is that as a

[Translation]

M. Riva: Au réseau ferroviaire proprement dit?

M. Towers: Oui, au réseau ferroviaire proprement dit.

M. Riva: Le chemin de fer a payé cela.

M. Towers: Et avez-vous eu une certaine influence sur les modifications apportées à ce réseau ou les chemins de fer en ont-ils assumé toute la responsabilité?

M. Riva: Terry, êtes-vous au courant de ce que... cela a certainement été étudié avec nous, mais était-ce en détail?

M. T. Garvey (président, Comité des transports, The Coal Association of Canada): L'influence des producteurs a été minime à ce moment-là. Nous étions plus préoccupés par la conception des wagons et désirions que les systèmes mis en place dans les mines de charbon et les terminaux soient compatibles avec l'équipement des chemins de fer. Mais en général les chemins de fer ont fait toute la conception, d'abord des wagons... et leur conception était entièrement nouvelle à cette époque... et du reste de l'opération.

M. Towers: Diriez-vous qu'une certaine partie des 650 millions de dollars qui vont être dépensés seront affectés au transport du charbon?

M. Riva: Je ne prévois pas que cela sera fait directement, mais je prévois que l'amélioration du réseau... dans notre cas, le tunnel Beaver... fera beaucoup pour augmenter sa capacité future.

M. Towers: Excusez-moi, j'aimerais poser une dernière question.

Ainsi, vous pensez qu'il est encore possible d'améliorer vos installations de déchargement?

M. Riva: Oui.

Le président: Monsieur Kilgour, vous avez le temps de poser une question.

M. Kilgour: Monsieur le président, puis-je passer la parole à M. Taylor qui vient d'une région productrice de charbon?

Le président: La parole est à M. Taylor, alors.

M. Taylor: Oui, merci beaucoup.

Je pense que certaines parties du mémoire sont un peu contradictoires. La presse a vraisemblablement eu la même idée, car j'ai entendu aussi à la télévision et à la radio que *The Coal Association of Canada* est en faveur de l'adoption du projet de loi C-155 tel qu'il est. Vous faites certaines restrictions dans le dernier paragraphe, mais vous ne dites nulle part que le projet de loi devrait être modifié. Cependant, le projet de loi C-155 lèse l'industrie bovine et l'industrie porcine et empêche l'industrie de la transformation de se diversifier. Pourquoi votre industrie du charbon n'a-t-elle pas dit que vous étiez en faveur de l'amélioration des chemins de fer et n'est-elle pas restée en dehors de cette autre question qui lèse l'ouest du Canada? Lorsque vous dites que vous approuvez le projet de loi C-155 tel qu'il est, c'est exactement ce que vous faites... vous lésez fortement l'ouest du Canada.

M. Marshall: Monsieur le président, monsieur Taylor, je pense principalement, à ce sujet, que ce que nous essayons de

[Texte]

result of the efficiencies that our industry was able to achieve, we ended up back in a very competitive situation. Also, I do not think we could speak on behalf of any of the agricultural industries other than to the extent that we felt that the compensation coming directly to them gave them more flexibility as a shipper.

The Chairman: Thank you. Mr. Benjamin.

• 1230

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, I noted this tale of woe of The Coal Association of Canada, how the freight rates they pay are five times the statutory grain rates, and how, from 1970 to 1982, coal freight rates were increased by 300%.

I would like to ask for some information about coal prices. Can you give me an average figure of what they were, say, in the 1950s, the 1960s, and the 1970s, and what they are today? Could you give me an idea of what happened with prices, and what the lows and highs have been?

Mr. Riva: Well, let us start back in 1957, when coal first started to move to export. The price of coal at that time, f.o.b. the port, was something like \$11 or \$12 a tonne. Freight rate was about half of that. As we moved into the early 1970s, the price of coal, f.o.b. the port, was roughly \$12.50 a tonne, and the freight rate at that time was \$3.50. As we move into the present day, the price of coal on export is approximately \$71, and the freight rate is \$17. So, Mr. Benjamin, certainly there has been some change; there have been some ups and downs in terms of the percentages, and these have been matters for significant and prolonged negotiations between the coal producers and the railway.

But when the freight rates got to a point below this range of 22% to 26%, then they obviously were in trouble in terms of their costs. They seem to have settled out now at the point where we are at the present time.

The Chairman: Mr. Marshall and Mr. Riva, if you want to have your colleagues answer a question, feel free to call on them, as long as you identify them, please.

Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, now we have that picture. The price of coal has gone up since the early 1970s from \$12.50 to \$71.00 a tonne. Did I hear that right? That is an increase of five or six times in that period. The freight rate went up about the same proportion, from \$3.50 a tonne to \$17. So the increase in freight charges was about the same as your increase in coal prices.

Now if you apply 5.1 times Crow to the grain producers on a bushel of barley, it is well over 50%. When you get down to the end of the century, at the kind of grain prices we have, it will be more than that. In fact, if the projections turn out to be correct, by the 1990s, when farmers are paying 10 and 12

[Traduction]

mettre en évidence c'est qu'à cause de la productivité atteinte par notre industrie, nous nous trouvons de nouveau dans une situation très compétitive. De plus, je ne pense pas que nous puissions parler au nom de l'une des industries agricoles, sauf pour dire que nous pensons que, si la subvention leur était versée directement, elles seraient plus libres d'expédier leurs produits à leur gré.

Le président: Merci. Monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Monsieur le président, j'ai remarqué cette odyssée de malheurs que la *Coal Association of Canada*, que leurs tarifs de transport des marchandises sont cinq fois supérieurs aux tarifs statutaires de transport des grains et que, de 1970 à 1982, les tarifs de transport du charbon ont augmenté de 300 p. 100.

J'aimerais demander certaines informations concernant les prix du charbon. Pouvez-vous me dire le prix moyen, par exemple, des années 50, 60, 70 et de nos jours? Pouvez-vous me donner une idée de ce qui est arrivé à ces prix et quels ont été les prix plafonds et planchers.

M. Riva: Bien, commençons en 1957, au moment où on a commencé à exporter le charbon. Les prix du charbon à ce moment-là, franco à bord, s'élevait à environ \$11 ou \$12 la tonne. Les tarifs de transport s'élevaient à environ la moitié de ce prix. Au début des années 70, le prix du charbon, franco à bord, était d'environ \$12.50 la tonne et les tarifs de transport à ce moment-là s'élevaient à \$3.50. Actuellement, le prix du charbon pour l'exportation est d'environ \$71 et les tarifs de transport sont de \$17. Donc, monsieur Benjamin, il y a certainement eu des changements; les pourcentages ont connu des hauts et des bas, et cela a suffi pour qu'il y ait des négociations importantes et prolongées entre les producteurs de charbon et les chemins de fer.

Mais lorsque les tarifs de transport ont atteint un point sous cet écart de 22 à 22 p. 100, ils avaient donc évidemment des ennuis concernant leurs coûts. Ils ont réglé, semble-t-il, au point actuel.

Le président: Messieurs Marshall et Riva, si vous voulez que vos collègues répondent à une question, vous avez la liberté de le faire à condition que vous les identifiez, je vous prie.

Monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Monsieur le président, nous savons maintenant de quoi il retourne. Le prix du charbon est passé depuis le début des années 70, de \$12.50 à \$71 la tonne. Ai-je bien entendu? Il s'agit d'une augmentation de cinq ou six fois au cours de cette période. Les tarifs de transport ont augmenté dans la même proportion, passant de \$3.50 à \$17 la tonne. Donc l'augmentation des tarifs de transport est à peu près identique à celle des prix du charbon.

Si vous appliquez 5.1 fois les tarifs de transport du Nid-de-Corbeau aux producteurs de grains pour un boisseau d'orge, cela s'élève à bien plus de 50 p. 100. À la fin du siècle, en raison du genre de prix des grains actuels, le prix sera encore supérieur. En fait, si les prévisions se révèlent exactes, vers

[Text]

times Crow, and barley is, say, only around \$3 a bushel, they will be in the hole just on the freight, let alone the cost of growing it.

Now, do you think it is right, as long as the price received for the commodity in the case of grain is the way it is, to demand that they be paying five times more freight charges? After all, you are getting five times more on your price while you are paying five times more on freight. I am sure the grain producers would be only too happy if you could give them \$12 a bushel for their wheat. They would pay more for the freight charges; they would be only too happy to do so. You know, it seems to me that you are butting in on something here that is none of your business. But, in any event, since you made it your business, unless and until such time as the grain prices improve, do you not think it would only be fair to hold off any increased charges to grain producers?

Mr. Riva: I would expect first of all that there would be some efficiencies which would develop in the system that would modify this.

Secondly, I am under the impression that there is a limitation on the increase in the freight rates which would not allow for the thing to happen that you have just described.

Mr. Benjamin: Once you exceed that cap, even though the rate is averaged out through it, it still means the grain producers are paying, on the average, the full cost. In fact, if inflation goes up, their costs go up; if inflation goes down, their costs do not go down. Their freight rate stays up. For the railroads, it is the other way around. That is what is in the legislation, especially with the provisions for variable rates.

But I do not understand how you can have one set of values for your organization. You have one set of criteria and one set of results on your prices, related to your freight costs. But you want different criteria, the opposite kind of criteria, for grain producers. How the devil do you justify that?

Mr. Riva: I do not think we have suggested that at all, Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: You are suggesting they pay more for freight charges.

Mr. Riva: Yes.

Mr. Benjamin: Their prices have gone down over the last two years, in fact, not gone up. You want them to pay five times more. I do not imagine you objected too strenuously, when you were getting five times more for your prices, to paying five times more for your freight rates.

Mr. Riva: Well, they fluctuated during the interim period. We had several periods during this time in which the freight rate percentage was significantly higher than what we have.

As I indicated to you earlier, they settled out at what seemed to be a reasonable level. I think we would have to expect something like that will happen to the grain producers. The situation which you describe, as far as I am concerned, is

[Translation]

1990, lorsque les agriculteurs paieront 10 et 12 fois le prix du Nid-de-Corbeau, et le prix de l'orge sera, mettons à \$3 environ le boisseau, il y aura déficit sur les frais de transport, indépendamment du coût de production.

Croyez-vous qu'il soit juste, tant que le prix reçu pour les grains sera le même, de leur demander de payer cinq fois plus de frais de transport? Après tout, vous obtenez cinq fois plus pour vos prix tandis que vous payez cinq fois plus pour le transport. Je suis sûr que les producteurs de grains ne seraient que trop heureux si vous pouviez leur donner \$12 le boisseau de blé. Ils paieraient davantage pour le transport; ils ne seraient que trop heureux de le faire. Vous savez, il me semble que vous vous mêlez de ce qui ne vous regarde pas. Mais, quoi qu'il en soit, puisque vous vous en occupez, à moins que les prix du grain ne s'améliorent, ne pensez-vous pas qu'il serait juste d'empêcher toute augmentation des frais pour les producteurs de grains?

M. Riva: J'espérais en premier lieu que des mécanismes voient le jour dans le système pour modifier cela.

En deuxième lieu, j'ai l'impression qu'il y a une limite à l'augmentation des tarifs de transport qui ne permettrait pas à la situation que vous avez décrite de se produire.

M. Benjamin: Une fois que vous avez franchi ce cap, même si une moyenne finit par s'établir pour les tarifs, cela signifie toujours que les producteurs de grains paient, en moyenne, le plein prix. En fait, si l'inflation augmente, leurs coûts augmentent; si l'inflation diminue, leurs coûts ne diminuent pas. Leurs tarifs de transport restent élevés. Pour les chemins de fer, c'est le contraire. C'est ce que stipule la loi, surtout les dispositions pour les tarifs variables.

Mais je ne comprends pas comment vous pouvez établir un ensemble de valeurs pour votre organisation. Vous avez un ensemble de critères et un ensemble de résultats pour vos prix, relatifs à vos frais de transport. Mais vous voulez différents critères, à l'opposé, pour les producteurs de grains. Comment diable justifiez-vous cela?

M. Riva: Je ne pense pas que nous ayons indiqué cela, monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Vous laissez entendre que vous payez davantage pour les frais de transport.

M. Riva: Oui.

M. Benjamin: Leurs prix ont en fait diminué au cours des deux dernières années et n'ont pas augmenté. Vous voulez qu'ils paient cinq fois plus. Je n'imagine pas que vous vous opposez trop fortement, lorsque vous obtenez cinq fois plus pour vos prix, à payer cinq fois plus pour vos frais de transport.

M. Riva: Eh bien, ils fluctuent pendant la période intérieure. Nous avons eu plusieurs périodes pendant ce temps où le pourcentage des tarifs de transport était beaucoup plus élevé que celui de nos jours.

Comme je vous l'ai indiqué plus tôt, ils ont atteint ce qui semble être un niveau raisonnable. Je pense que nous devrions nous attendre à ce que la même situation se produise pour les producteurs de grains. La situation que vous décrivez, en ce

[Texte]

clearly impossible. We would expect that to be provided for in the legislation. I am afraid I am not familiar enough with the legislation to say whether it has or has not been.

Mr. Benjamin: That is the main issue here. It is not so much the freight rate as it is the price grain producers get. I am sure if coal prices went the way of grain prices, you would all be broke or else you would have to have a statutory or subsidized freight rate.

Mr. Riva: Mr. Benjamin, the industry did go broke.

Mr. Benjamin: Yes. That is because we all quit burning coal in our stoves.

Mr. Riva: But it pulled itself up by its bootstraps, primarily by going through this exercise we have described to you this morning. I do not know how we do it otherwise, but somehow or other it seems to us that there has to be a limitation on the amount of subsidy that is paid for any particular commodity that is moved by rail. I do not know whether that number is a subsidy of \$1 billion, \$2 billion, or \$10 billion. But certainly, there is number at which it will become impossible either for other shippers to subsidize to that extent, or where it will be impossible for the taxpayer to subsidize to that extent. In those circumstances, we will have no industry at all.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, the projections I have seen on what would be required for rail capacity to the west coast, indicate that even the projections for increase in coal shipments alone by 1990, if they turn out correctly, will overload the track capacity and will require additional capacity. But even if that were not the case, the projections for coal, potash, sulphur, lumber products, and general commodities would require massive investment to upgrade and enlarge rail capacity. In other words, if you were to quit shipping grain entirely to the west coast tomorrow, those rails still would have to be upgraded in any case. Where would the money come from then, do you think?

Mr. Riva: The money would come from the coal shipments. We are paying a commercial rate to move that grain now, and built into that rate is sufficient money to provide for the capital improvements that will be required to move that coal.

Mr. Taylor: You set the price of the coal. The grain industry does not.

Mr. Riva: No, we do not set the price of coal, Mr. Taylor. We negotiate that price on an international market.

The Chairman: Order. That is the time. I am moving now to the other side of the table and there are 10 minutes to divide among the three members, Ostiguy, Loiselle, and Ferguson, in any way you wish, starting with Mr. Ostiguy.

[Traduction]

qui me concerne, est nettement impossible. Nous nous attendons à ce que cela soit prévu dans la loi. Je crains de ne pas connaître suffisamment la loi pour dire si tel est le cas ou non.

M. Benjamin: C'est là la principale question. Il ne s'agit pas tant des tarifs de transport que du prix que les producteurs de grains obtiennent. Je suis sûr que si les prix du charbon augmentaient de la même manière que les prix du grain, vous seriez tous fauchés, sinon il vous faudrait des tarifs de transport statutaires ou subventionnés.

M. Riva: Monsieur Benjamin, l'industrie a fait faillite.

M. Benjamin: Oui. C'est parce que nous avons tous cessé de nous chauffer au charbon.

M. Riva: Mais elle s'est fauchée l'herbe sous les pieds, surtout en provoquant la situation que vous nous avez décrite ce matin. Je ne sais pas comment nous allons procéder autrement, mais d'une manière ou d'une autre, il nous semble qu'il doit y avoir une limite sur la somme des subventions qui sont versées pour tout produit particulier transporté par chemins de fer. Je ne sais pas s'il doit s'agir d'une subvention d'un milliard, de deux milliards ou de dix milliards de dollars. Mais certainement, il existe un niveau à partir duquel il deviendra impossible, soit pour les autres expéditeurs de subventionner à ce point, soit pour les contribuables de subventionner à ce point. Dans ces circonstances, nous n'aurons pas d'industrie du tout.

M. Benjamin: Monsieur le président, les prévisions que j'ai vues sur ce qu'il faudrait pour la capacité des chemins de fer en direction de la côte ouest, indiquent que même si ces prévisions concernant l'augmentation des expéditions de charbon en 1990 se révèlent exactes, que la capacité des chemins de fer sera dépassée et qu'il faudra ajouter une capacité supplémentaire. Mais même si tel n'était pas le cas, les prévisions pour le charbon, la potasse, le soufre, les produits du bois et les marchandises générales nécessiteraient des investissements massifs pour améliorer et accroître la capacité des chemins de fer. En d'autres mots, si demain vous deviez cesser d'expédier du grain vers la côte ouest, ces chemins de fer devraient quand même être améliorés, quoi qu'il en soit. D'où proviendrait l'argent, pensez-vous?

M. Riva: L'argent proviendrait du transport du charbon. Nous payons un tarif commercial pour transporter ce grain maintenant et ce tarif produit suffisamment d'argent pour fournir les améliorations capitales qui seront nécessaires pour transporter ce charbon.

M. Taylor: Vous fixez le prix du charbon. L'industrie des grains ne le fait pas.

M. Riva: Non, nous ne fixons pas le prix du charbon, monsieur Taylor. Nous négocions ce prix dans un marché international.

Le président: À l'ordre! C'est le temps. Je passe maintenant à l'autre côté de la table et dix minutes devront être divisées entre les trois membres, MM. Ostiguy, Loiselle et Ferguson, de la façon dont vous voulez, en commençant par M. Ostiguy.

[Text]

M. Ostiguy: Merci, monsieur le président. Si vous voulez bien vous mettre sur le réseau français!

• 1240

The Chairman: If you will turn your translation system to channel 1, you will get the translation.

M. Ostiguy: Je suis très heureux, monsieur le président, de constater que l'Association des manufacturiers de charbon a tant d'enthousiasme envers l'élaboration de la capacité de transport des chemins de fer. Il est certain que le montant de 16.5 milliards de dollars qui sera mis de l'avant par le gouvernement canadien pour l'amélioration du réseau aidera au transport des produits. A ce moment-ci de la reprise économique, comme vous l'avez mentionné plus tôt à quelques reprises, comparativement à vos expéditions des années 1981 à 1983, celles des années 90 pourraient être de l'ordre de 146,000 tonnes. Elles seront donc très importantes pour l'économie de notre pays et créeront, par le fait même, des emplois.

Ma première question est celle-ci: lorsque vos wagons sont sur la voie ferrée, en attente, quelle pénalité devez-vous payer comparativement à celle des wagons qui transportent des céréales? Lorsque certains de vos wagons sont en attente, vous devez payer des frais de démarrage. Quelle est la différence entre ce que vous déboursez et ce que paient les producteurs de céréales?

Mr. Marshall: I would ask Mr. Terry Garvey to respond to that question.

Mr. Garvey: I am not familiar with the demurrage rules regarding grain. However, as far as the coal industry is concerned, we have contract provisions which penalize us to the tune of about \$250 per hour per train while it is stopped.

M. Ostiguy: Voici ma deuxième question. Vous avez dit plus tôt que vos frais de transport variaient entre 25 et 40 p. 100 du prix de vente de votre produit comparativement à 2 ou 3 p. 100 pour ce qui est des céréales. Cette situation vous paraît-elle normale?

Mr. Marshall: Could you give us an indication of what you would consider normal, please?

M. Ostiguy: Vous avez dit que vous déboursiez de 25 à 40 p. 100 de vos coûts, en transport, comparativement à 2 ou 3 p. 100 dans le cas des céréales. D'après vous, est-ce une situation normale?

The Chairman: Mr. Marshall.

Mr. Marshall: I have a bit of a problem with what is reasonable. We pay a proportionate share of the total when we move, and we pay what we think is a reasonable amount based on our product. We certainly do not want to see it increase much more, but on the average we think as far as the coal producer is concerned we are paying our way for that transportation link.

Mr. Riva: I wonder if I might add something to that response.

First of all, our freight rates on coal on a world-wide basis are comparable or better than in other countries; that is, on the

[Translation]

Mr. Ostiguy: Thank you, Mr. Chairman. Would you please switch to the French system.

Le président: Vous obtiendrez la traduction en vous branchant sur le canal 1.

Mr. Ostiguy: Mr. Chairman, I am quite happy to note that the Coal Manufacturers' Association shows so much enthusiasm towards this build-up of our rail transportation capacity. The \$16.5 billion that the Canadian government is going to put up for the up-dating of our railroads is sure to contribute to the transport of goods. At this place and time in our economic recovery, as you have already said yourself a few times, compared with your shipments of 1981 through 1983, those of the nineties could be in the order of 146,000 tonnes. Those will act as a very important input for our economy and, by the same token, will create jobs.

My first question is this: When your freight cars are on standby on the tracks, what penalty do you have to pay compared to the one for the train freight cars? When some of your cars are on standby, you have to pay for their demurrage. What difference is there between your rates and the rates of the grain producers?

M. Marshall: Est-ce que M. Terry Garvey veut bien répondre à cette question?

M. Garvey: Je ne connais pas très bien la question des surestaries pour le grain. Mais pour le charbon, des clauses de nos contrats prévoient des pénalités de l'ordre de \$250 l'heure par train durant les périodes d'arrêt.

Mr. Ostiguy: This is my second question: You mentioned earlier that your transportation costs added up to between 25 and 40% of your sale price in regard to 2 or 3% for the grains. Do you think this is normal?

M. Marshall: Pourriez-vous nous donner une idée de ce que vous considéreriez être normal, s'il vous plaît?

Mr. Ostiguy: You said you had to pay between 25 and 40% of your costs in transport in regard to 2 to 3% for grain. In your mind, is this reasonable?

Le président: Monsieur Marshall.

M. Marshall: Je suis un peu embêté par le «raisonnable». Nous nous trouvons à payer notre part des tarifs totaux quand nous roulons et nous payons un montant que nous croyons raisonnable pour notre produit. Nous ne voulons sûrement pas que cela augmente pour la peine, mais en moyenne, nous croyons qu'en ce qui concerne le producteur de charbon, celui-ci «paye sa place».

M. Riva: Me serait-il permis d'apporter un commentaire?

Avant tout nos tarifs de transport du charbon à l'échelle mondiale, sont comparables ou même inférieurs à ceux

[Texte]

basis of per ton-mile. Our situation is not as good as other countries' in terms of the distance to port; therefore our total freight rate is much higher than most of our international competitors are.

In terms of the relationship between the grain costs and coal costs, we can only assume that the contribution by the grain is too small simply because the number of commissions that have been held on it have indicated that that is so. Secondly, all of the people we talked to, as I have indicated—the provincial premiers and the federal officials and ministers, I believe in all parties—indicated to us that they felt the railways needed to have more money to compensate them for the cost of moving grain.

The Chairman: Mr. Ostiguy.

M. Ostiguy: À la fin de votre mémoire, à la page 6, vous dites et vous l'avez mentionné plus tôt également, que vous préféreriez faire le paiement aux producteurs plutôt qu'aux chemins de fer. Croyez-vous que ce serait aussi efficace si ce paiement était remis aux producteurs plutôt qu'aux chemins de fer? J'essaie de me placer dans la situation d'un agriculteur; si ce dernier n'obtient pas de rendement avec le chemin de fer, que fera-t-il pour améliorer son rendement? Devra-t-il communiquer avec le président du C.N. ou du C.P.? Si la subvention était versée aux chemins de fer, avec le nouveau Conseil supérieur qui sera créé sous peu, ils pourront voir à ce que les producteurs de céréales reçoivent les services nécessaires. Je me demande sur quoi vous vous basez lorsque vous dites, dans votre mémoire, que vous préféreriez remettre le paiement aux producteurs plutôt qu'aux chemins de fer?

Mr. Garry Duke (Member of the Task Force on Canada's Crisis in Rail Transportation): I think it is our feeling on that issue that the individual farmer will probably sell or contract his transportation through the organizations he belongs to now, whether they be wheat pools or Palliser or any of those other organizations, and it would not be a one-on-one-on-one situation. They would still have the strength of numbers.

M. Ostiguy: Ce sera ma dernière question, monsieur le président. Si vous aviez le choix entre le statu quo et le projet de loi C-155, lequel choisiriez-vous? Ne croyez-vous pas que ce projet de loi apporte beaucoup d'améliorations au système de transport? Quelle est votre position envers ces deux options, c'est-à-dire le statu quo et le projet de loi C-155?

The Chairman: Mr. Marshall.

Mr. Marshall: Certainly there has been some improvement made with respect to the status quo and the bill coming out. As we pointed out, we feel we are facing a crisis, and that crisis is still there. There has to be change; something has to be done to move bulk commodities on an increased volume. We see this step that the government has taken with this bill as a very positive and forward-thinking step reacting not to a perceived need but to a real need.

The Chairman: Mr. Loisel, you have time for one brief question.

[Traduction]

d'autres pays; c'est-à-dire à la tonne-mille. Nous sommes moins bien placés que d'autres pays en termes des distances à parcourir jusqu'à destination; donc, nos tarifs globaux de transport sont beaucoup plus élevés que ceux de la plupart de nos compétiteurs internationaux.

Pour ce qui est du rapport céréales-charbon, nous pouvons seulement supposer que la part versée par les producteurs de céréales est trop mince parce que les très nombreuses commissions à s'être penchées sur cette question ont signifié que c'était le cas. Deuxièmement, tous nos interlocuteurs, comme je l'ai indiqué, les premiers ministres des provinces et les hauts fonctionnaires et ministres du fédéral, de tous les partis, je crois—nous ont laissé comprendre qu'ils étaient d'avis que les compagnies de chemin de fer avaient besoin de l'argent pour compenser le coût du transport du grain.

Le président: Monsieur Ostiguy.

Mr. Ostiguy: At the end of your brief, on page 6, you say, and you have mentioned that before, that you would rather make the payments to the producers instead of the railways. Do you believe it would be as effective as if you made the payments to the railways? I picture myself in the shoes of a producer; if the railways do not help him, what does he do? Will he have to get in touch with the Chairman of the CN or of the CP? If the subsidies were paid to the railways, with the new high council to be created soon, those people will see to it that the grain producers be given all the necessary services. I wonder on what your judgment is based when you say in your brief that you would rather turn the payments over to the producers instead of the railways?

M. Garry Duke (membre du Comité du travail sur la crise du transport ferroviaire au Canada): Je crois bien que nous sommes d'avis que chaque producteur vendra ou donnera le transport à contrat par l'entremise des organismes auxquels il appartient déjà, que ce soient des pools de blé, Palliser ou l'un ou l'autre de ces organismes, ce ne serait pas sur une base de un à un. Ils tireraient toujours leur force de leur nombre.

Mr. Ostiguy: This will be my last question, Mr. Chairman. If you had a choice between the status quo and and Bill C-155, what would you do? Do you not think that this bill is bettering our railroads by quite a margin? How do you feel about both these options, that is, the status quo and Bill C-155?

Le président: Monsieur Marshall.

M. Marshall: C'est certain qu'il y a eu des progrès par rapport au statu quo avec le dépôt du projet de loi. Comme nous l'avons indiqué, nous croyons que nous sommes en crise, et qu'elle est toujours là. Il faut des changements; il faut faire quelque chose pour le transport des biens en vrac en volume accru. Nous trouvons que la démarche du gouvernement, avec le projet de loi, est très positive, très perspicace et répond à un besoin réel plutôt que perçu.

Le président: Monsieur Loisel, vous avez le temps pour une courte question.

[Text]

Mr. Loiselle: Okay.

Some groups are asking that the freight rate be established in relation to the price. If there is a decrease in the wheat price, there would be a decrease in the freight rate. Do you have this type of leverage with the CP or the CN? If there is a decrease in the price of coal, do you have a reduction from the railroad?

Mr. Garvey: There are some provisions in the contract that bring market into play. While I cannot go into some of those details because they are highly confidential as far as the contracts are concerned, I can say that the railways have lived up to their obligations under that particular clause and only are able to do that because of the compensatory rates that we have paid and are continuing to pay.

Mr. Loiselle: Just one short question. How do you perceive your role on this new committee of 21 members to improve the efficiency of the system, and what kind of recommendation would you make right now, with your knowledge of the whole system, to reduce the cycle of 21 days to maybe fewer days, as you have done in your own industry?

• 1250

Mr. Riva: Certainly there has to be, in our view, a great modification of the system. The unit train we think is essential; the unit train by itself is not enough. The system appears to us to need to be remodelled from the gathering end into the rail cars and also at the port end. The efficiencies just do not come on the rail system itself; that has to be tied into the others. And it has to be a whole and complete system in order to accomplish this. We would hope that the legislation will provide for that. If it does not, we expect that we will be back facing this same problem in a relatively few years from now.

The Chairman: That concludes the questioning for this session.

Mr. Duke: Mr. Chairman, I have just one quick closing comment.

The Chairman: Yes, sir.

Mr. Duke: It is in response to a statement made by Mr. Benjamin. I would just like to put it on record that we believe that we have as much right to be involved in the process of providing adequate rail infrastructure in Canada as all other users of the system, as the ability of shippers to get their products to market reflects the present and potential health of Canada as a trading nation.

Mr. Benjamin: What about oil companies that do not pay any royalties?

The Chairman: Order please.

I want to thank the witnesses from The Coal Association of Canada for their presentation this morning. You have certainly been definite in your views, and I am sure the members of the committee appreciate the frankness with which you presented your case and answered questions. Thank you very much, gentlemen.

Mr. Riva: Thank you, Mr. Chairman.

[Translation]

M. Loiselle: Bien.

Certains groupements demandent que le tarif soit calculé en fonction du prix. S'il y avait déclin du prix du blé, il y aurait ajustement du tarif. Pouvez-vous exercer cette forme de pression sur le CN ou le CP? S'il y a déclin du prix du charbon, obtenez-vous une réduction du tarif?

M. Garvey: Il y a certaines clauses du contrat qui laissent intervenir les forces du marché. Bien que je doive taire certains détails du contrat qui sont secrets, je peux affirmer que les compagnies de chemin de fer ont respecté leurs obligations en ce qui a trait à cette question précise, et peuvent faire cela uniquement à cause des tarifs compensatoires que nous avons payés et que nous continuons de payer.

M. Loiselle: Une brève question. Comment voyez-vous le rôle de ce nouveau Comité de 21 membres dans l'amélioration du réseau de transport et quelle sorte de recommandation pourriez-vous faire dès maintenant, avec votre connaissance de tout le réseau, pour réduire le cycle de 21 jours, comme vous l'avez fait dans votre propre industrie?

M. Riva: À notre point de vue, le système actuel doit certainement être changé. Le recours au train-bloc est essentiel, mais ce n'est pas suffisant. D'après nous, la conception du système doit être changée aux étapes du chargement dans les wagons et du traitement au port. L'efficacité du système ne dépend pas seulement du réseau ferroviaire, tous les éléments sont interdépendants. Tout le système doit être intégré pour atteindre cet objectif d'efficacité. Et nous espérons que la loi y pourvoira, sinon, nous prévoyons que le même problème surgira de nouveau dans quelques années.

Le président: Cela termine la période des questions pour la présente séance.

M. Duke: Monsieur le président, je voudrais faire un commentaire rapide en conclusion.

Le président: Oui monsieur.

M. Duke: À propos d'une affirmation de M. Benjamin, j'aimerais ajouter, aux fins du compte rendu, que nous avons autant le droit de participer à la création d'une infrastructure ferroviaire appropriée au Canada que tous les autres usagers du système, car la santé commerciale actuelle et potentielle du Canada dépend de la capacité des producteurs de mettre leurs produits sur le marché.

M. Benjamin: Que dites-vous des compagnies pétrolières qui ne paient aucune redevance?

Le président: À l'ordre.

Je remercie les représentants de la *Coal Association of Canada* pour leur témoignage de ce matin. De toute évidence, votre position est claire et je suis sûr que les membres du Comité ont apprécié la franchise dont vous avez fait preuve en présentant votre point de vue et en répondant aux questions. Merci beaucoup, messieurs.

M. Riva: Merci, monsieur le président.

[Texte]

The Chairman: Before we adjourn, is it the wish of the committee to append the brief to this days proceedings?

Some hon. members: Agreed.

The Chairman: Thank you. The meeting is adjourned until 2.00 p.m.

AFTERNOON SITTING

• 1400

The Vice-Chairman: We shall resume consideration of Bill C-155, an Act to facilitate the transportation, shipping and handling of western grain and to amend certain Acts in consequence thereof. We are on Clause 2.

On Clause 2—*Interpretation*

The Vice-Chairman: I now welcome the representatives of the Alberta Cattle Commission. Mr. Chris Mills, manager, would you introduce . . .

Mr. Hargrave: A point of order, Mr. Chairman.

The Vice-Chairman: A point of order, Mr. Hargrave.

Mr. Hargrave: Thank you. Mr. Chairman and committee members, very briefly I want to raise a serious concern I have which will be apparent in the conduct of these hearings especially this afternoon and maybe tomorrow. I mean the implications which flow from the fact that obviously a number of the witnesses have been grouped together.

Now I have a very genuine concern when this standing committee moves across western Canada—and this is our first day in Alberta and the first day in the west—that those people, those groups, and in some cases those individuals who have a genuine point of view they wish to express will not adequately get enough time to do that. I am fearful that by grouping the different groups together . . . for example, there are four in this first group, and I am genuinely concerned.

I was concerned enough that on last Friday, Saturday, and Sunday I made a personal attempt to call by telephone the chairman, Mr. Dionne, at his constituency office and his residence in New Brunswick. Unfortunately, although the calls went through there was no answer on any one of those three days. But I want to raise it now before you start the afternoon proceedings, so that my concerns are at least on the record.

I hope that we can conduct ourselves . . . and if we have to find more time then find more time, so we can do our job properly in assessing this very important issue. Thank you, Mr. Chairman.

The Vice-Chairman: Thank you very much, Mr. Hargrave. Your points were taken into consideration by the steering committee. All parties participated in the decisions of the steering committee and we were constrained by time. Adjustments have been made. We are hearing this . . .

[Traduction]

Le président: Avant d'ajourner, les membres du Comité désirent-ils que le mémoire soit annexé au compte rendu des délibérations d'aujourd'hui?

Des voix: D'accord.

Le président: Merci. La séance est levée jusqu'à 14 heures.

SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI

Le vice-président: nous reprendrons l'étude du projet de loi C-155, Loi visant à faciliter le transport, l'expédition et la manutention du grain de l'Ouest et modifiant certaines lois en conséquence. Nous sommes à l'article 2.

A l'article 2—Définition

Le vice-président: Je souhaite maintenant la bienvenue aux représentants de la Commission des éleveurs de l'Alberta. M. Chris Mills, directeur, pourriez-vous nous faire une introduction.

M. Hargrave: Un rappel au Règlement monsieur le président.

Le vice-président: Un rappel au Règlement monsieur Hargrave.

M. Hargrave: Merci, monsieur le président et membres du Comité, très brièvement, je voudrais soulever une grave question qui, je crois, deviendra très apparente au cours de ces audiences, spécialement cet après-midi et peut-être même demain. Il s'agit des implications provenant du fait qu'un grand nombre de témoins ont été groupés ensemble.

Je m'inquiète réellement du fait que lorsque le Comité permanent traversera l'Ouest canadien nous en sommes à notre premier jour en Alberta et notre premier jour dans l'Ouest, ces personnes, ces groupes et, dans certains cas, ces particuliers qui ont leur point de vue à exprimer n'auront pas assez de temps pour le faire. Je crains qu'en groupant ces différents groupes ensemble par exemple, il y en a quatre dans ce premier groupe, et cela m'inquiète réellement.

Cela me préoccupait tellement que vendredi, samedi et dimanche derniers, j'ai personnellement essayé de téléphoner au président, M. Dionne, au bureau de sa circonscription ainsi qu'à sa résidence au Nouveau-Brunswick. Je n'ai malheureusement eu aucune réponse au cours de ces trois jours. Mais je désire soulever cette question maintenant avant de commencer les audiences de cet après-midi de façon à ce qu'au moins mon point de vue apparaisse sur le compte rendu.

J'espère que nous pourrons bien diriger ces audiences . . . et si nous pouvons trouver plus de temps trouvons-en, de façon à pouvoir étudier de façon adéquate cette question très importante. Merci, monsieur le président.

Le vice-président: Merci beaucoup, monsieur Hargrave. Les points que vous avez soulevés ont été pris en considération par le Comité directeur. Toutes les parties ont participé aux décisions du Comité directeur, et nous avons été limités par le temps. Des ajustements ont été faits. Nous entendrons donc . . .

[Text]

Mr. Hargrave: Mr. Chairman, was that report of the steering committee presented to the standing committee and adopted on this point? I do not think it was.

The Vice-Chairman: The main committee gave authority to the steering committee before we left Ottawa.

I now recognize Mr. Flis. Did you wish to make a comment?

Mr. Flis: On that same point of order, Mr. Chairman, I think the hon. member knows that we would love to hear from each witness individually, but when we looked at the number of organizations which wanted to appear before the committee and the number of individuals, we saw it was impossible. That was when we were forced to group various organizations.

I must tell the hon. member—and I am sure he knows—that his own party members who come from the west suggested these various groupings. So we consulted; all three parties were present; there was a consultative process and the members who represent Alberta, Saskatchewan, Manitoba, etc., were the key players in putting these groupings together. It is not that we wanted these groupings; it is just that we had no other choice.

Mr. Hargrave: Yes, we did. We could have taken more time in planning the trip.

The Vice-Chairman: Order. Rather than cut in on the time of the delegation we have before us, that is a matter that can be taken up in the . . .

Mr. Hargrave: Do not do that!

The Vice-Chairman: —subsequent steering committee meeting.

I now call upon Mr. Chris Mills to introduce his associate and proceed into their presentation to the committee.

Mr. Chris Mills (Manager, Alberta Cattle Commission): Yes, Mr. Chairman, thank you very much. The main presentation here will be made by Mr. Sten Berg, who is the Chairman of the Alberta Cattle Commission.

The Vice-Chairman: Thank you.

Mr. Sten Berg.

Mr. Sten Berg (Chairman, Alberta Cattle Commission): Mr. Chairman, I would like to make a few introductory remarks and, after I have made some observations and some comments, I would like then to turn the second half of our presentation over to our general manager, Mr. Chris Mills.

In the beginning I would point out to the committee that the Alberta Cattle Commission, as an organization, has been involved in the discussions of transportation and the Crow resolution for longer than any other farm organization, we believe, in Canada.

[Translation]

M. Hargrave: Monsieur le président, ce rapport du Comité directeur a-t-il été présenté au Comité permanent et adopté relativement à ce point? Je ne le crois pas.

Le vice-président: Le Comité principal a donné toute autorité en cette matière au Comité directeur avant notre départ d'Ottawa.

Je donne maintenant la parole à M. Flis. Avez-vous un commentaire à faire?

M. Flis: Au sujet de ce rappel au Règlement, monsieur le président, je crois que mon honorable confrère sait très bien que nous aimerions entendre chaque témoin individuellement, mais lorsque nous avons vu le nombre des organisations et des particuliers qui ont voulu se faire entendre devant le Comité, nous avons vu que c'était impossible. Nous avons alors été forcés de grouper diverses organisations.

Je dois dire à mon honorable confrère—et je suis certain qu'il le sait—que les membres de son propre parti qui viennent de l'Ouest nous ont proposé ces divers groupements. Nous nous sommes donc consultés, les trois parties étaient présentes; il y a eu consultation, et les membres qui représentaient l'Alberta, la Saskatchewan, le Manitoba, etc. étaient les principaux acteurs dans l'établissement de ces groupements. Ce n'est pas que nous voulions ces groupements, c'est tout simplement que nous n'avions pas d'autre choix.

M. Hargrave: Oui, nous en avons. Nous aurions dû prendre plus de temps pour planifier ce voyage.

Le vice-président: À l'ordre. Plutôt que de réduire encore plus le temps mis à la disposition des délégations, cette question devrait être débattue . . .

M. Hargrave: Ne faites pas cela!

Le vice-président: —au cours de la prochaine réunion du Comité directeur.

Je donne maintenant la parole à M. Chris Mills, qui nous présentera son associé et, ensemble, ils feront leur exposé au Comité.

M. Chris Mills (directeur, Commission des éleveurs de l'Alberta): Oui, monsieur le président. Merci beaucoup. Le principal exposé sera présenté par M. Sten Berg, président de la Commission des éleveurs de l'Alberta.

Le vice-président: Merci.

Monsieur Sten Berg.

M. Sten Berg (président, Commission des éleveurs de l'Alberta): Monsieur le président, j'aimerais faire quelques remarques d'introduction et, après avoir fait certaines observations et certains commentaires, j'aimerais ensuite laisser la parole à notre directeur général, M. Chris Mills, pour la deuxième moitié de notre exposé.

Pour commencer, j'aimerais souligner au Comité que la Commission des éleveurs de l'Alberta en tant qu'organisme a participé aux discussions sur le transport et aux décisions sur ma Loi du Nid-de-Corbeau depuis plus longtemps que d'autres organisations agricoles au Canada.

[Texte]

The first report done on behalf of and for the Alberta Cattle Commission with respect to Crow was prepared for us by the Agricultural Research Council of Canada in 1974. As many of the members know, prior to that—for a period of four or five years—there was discussion within the organization.

We have been involved in discussion and input to the negotiations through every stage this particular subject has endured. We have shown by our presence and by our attitude that we have always been willing to compromise. As a matter of fact, we continue to compromise. The latest example is in presence at, and in being part of, the committee that was organized by our Minister of Agriculture, Mr. Fjordbotten. That was a further compromise of our position. We have continued with that spirit from the beginning.

I think it is important also to observe at the outset that the interests of the cattlemen and the interests of the grain men in regard to the problems and the solution of this problem are one and the same. They have been approached that way; they have been attacked that way; and in our opinion, there never has been an argument between the grain and cattle industries.

In our organization, we have 37,000 producers. We have recently completed a semi-annual meeting, with 90 delegates from across this province who came in to review the policy and position of our organization. At that time, we did a poll of the delegates, and we found that over 90% of those delegates were wheat pool members. So the separation of the grain concerns and the livestock concerns in the minds of the committee members should be explained in a way which would eliminate any concern that the livestock industry is trying to rip off the grain industry or vice versa. I think that is a point that must be understood.

The committee has to recognize the importance of the solution. I am sure that as we go through our presentation, we will make every effort to make clear to you the rationale, the reason, and the logic behind our statements and our position.

Before I turn this over to our general manager, I will comment on the process we have been involved in and which has evolved since February 1982 with the announcement of the Pepin initiative. The Alberta Cattle Commission—representing, as I say, 37,000 cattle producers in Alberta—wishes to express its extreme disappointment to this committee in the way the Government of Canada and the committee itself has handled the whole process of that Crow reform. In our view, this whole exercise must be one of the most futile and inept examples of responsible democracy in the history of Canada. The passage of Bill C-155 in its present form will not only create economic disadvantages for large sectors of our society, but the process which led up to its enactment will hurt our whole political system for years to come.

We point out the following facts:

[Traduction]

Le premier rapport fait au nom de la Commission des éleveurs de l'Alberta et pour celle-ci en ce qui a trait à la Loi du Nid-de-Corbeau a été rédigé par le Conseil de recherche agricole du Canada en 1974. Comme de nombreux membres le savent, avant cela, pendant quatre ou cinq ans, il y avait eu des discussions au sein de l'organisation.

Nous avons participé à des discussions et avons apporté certaines recommandations au cours des négociations à toutes les étapes de ce sujet. Nous avons donc prouvé par notre présence et notre attitude que nous étions toujours prêts à des compromis. Et, de fait, nous continuons à faire des compromis. Le dernier exemple de cela est notre présence et notre participation au Comité organisé par notre ministre de l'Agriculture, M. Fjordbotten. C'était là encore un compromis par rapport à notre position. Nous avons continué dans le même état d'esprit depuis le début.

Je crois qu'il est également important de souligner dès le début que les intérêts des éleveurs et les intérêts des producteurs de céréales en ce qui a trait aux problèmes et à la solution de ces problèmes sont tout à fait les mêmes. Ils ont été étudiés de cette façon; ils ont été résolus de cette façon; et, à notre avis, il n'y a jamais eu de querelle à ce sujet entre les industries du grain et du bétail.

Notre organisation compte 37,000 producteurs. Nous venons de terminer une réunion semestrielle à laquelle 90 délégués de la province ont étudié la politique et la position de notre organisation. Nous avons fait un sondage auprès des délégués et nous avons trouvé que plus de 90 p. 100 étaient membres de pools de producteurs de blé. Ainsi, séparer les préoccupations des céréaliers et celles des éleveurs dans l'esprit des membres du Comité devrait s'expliquer de façon à éliminer toute inquiétude, à savoir que l'industrie du bétail cherche à voler l'industrie des céréales ou vice versa. Je crois que ce point doit être très bien compris.

Le Comité doit reconnaître l'importance de la solution. Je suis certain que, tout au long de notre exposé, nous ferons tout en notre pouvoir pour bien vous faire comprendre l'analyse raisonnée, les motifs et la logique sous-jacente de nos énoncés et de notre position.

Avant de laisser la parole à notre directeur général, je veux faire un certain commentaire sur tout le processus auquel nous avons participé et qui a donné lieu, depuis février 1982, à l'annonce de l'initiative Pepin. La Commission des éleveurs de l'Alberta représentant comme je l'ai dit 37,000 éleveurs de l'Alberta—désire exprimer son grand désappointement devant ce Comité au sujet de la façon dont le gouvernement du Canada et le Comité se sont occupés de cette réforme de la Loi du Nid-de-Corbeau. A notre avis, tout cet exercice est l'un des exemples les plus futiles les plus inaptes de démocratie responsable dans l'histoire du Canada. L'adoption du projet de loi C-155 dans sa forme actuelle entraînera non seulement des inconvénients économiques pour d'importants secteurs de notre société, mais le processus qui a entraîné sa mise en application aura également porté un grand coup à notre système politique pour les années à venir.

Nous soulignons donc les faits suivants:

[Text]

• 1410

Point one, that the bill in its present form contravenes many of the basic principles originally laid out by the government in its statements of February 1982 and again in February 1983. It was on the basis of this original broad policy position that many organizations became involved in the process of reform. There are numerous examples of a complete reversal of the government's position in a matter of two months.

Point two, that the bill runs counter to the advice of all the government's own technical advisers, to almost every report prepared on the government's behalf over the last several years, and the proposals of Dr. Gilson, worked out over many months in co-operation with all major parties involved and adopted by the government in principle in February of this year.

Number three, that the Prime Minister himself and many of his senior ministers have admitted that this bill is not the best bill for Canada, but has been adopted by the government for political reasons, based largely on objections from one province, that the government admits have almost no economic rationale.

Number four, that having spent years of discussion and research on the whole reform issue, having involved hundreds of people and organizations and caused them to spend thousands of hours and millions of dollars, many of them by individual farmers, the government has created a railway subsidy program that could in large part have been worked out in a half-day meeting with the Minister of Transport and senior railway officials.

Number five, that in return for the expenditure of over \$4 billion of taxpayers' money in the next 4 years, the government has created legislation that will lead to an ever-escalating mess of offsetting subsidies to protect the interests of other groups, will mean maintenance of an extremely costly and inefficient railway and grain handling system, and will inevitably lead to higher food costs for all Canadians in years to come.

Number six, that having created a legislative package that is going to have more important implications for Canada, and especially for western Canadian farmers, than any piece of legislation in the past 20 years, the government has set up a schedule of hearings that makes it almost impossible for the many affected groups to present their positions properly. The fact that in one short afternoon nine major farm groups, with different constituents and interest, must all make their views known to the committee makes a mockery of the hearing process and is an insult to the people they represent and the many hours and dollars they have spent in developing their several positions.

[Translation]

Premièrement, que le projet de loi dans sa forme actuelle viole de nombreux principes fondamentaux établis au début par le gouvernement au cours de ces énoncés en février 1982 et encore une fois en février 1983. C'est en vertu de cette première prise de position politique élargie qu'un grand nombre d'organismes ont participé au processus de réforme. Mais il y a bien des exemples d'un revirement complet de la position du gouvernement au cours des deux derniers mois.

Deuxièmement, que le projet de loi va à l'encontre de l'avis de tous les conseillers techniques du gouvernement, de presque tous les rapports rédigés au nom du gouvernement au cours des dernières années et des propositions de M. Gilson faites après bien des mois de coopération avec toutes les principales parties en cause et adoptées en principe par le gouvernement en février de cette année.

Troisièmement, que le premier ministre lui-même et un grand nombre de ses principaux ministres ont admis que ce projet de loi n'était pas le meilleur projet de loi pour le Canada, mais qu'il avait été adopté par le gouvernement pour des raisons politiques, principalement à cause des objections d'une province, et le gouvernement admet que ces objections n'ont presque aucune justification économique.

Quatrièmement, qu'après avoir passé de nombreuses années en discussion et en recherche au sujet de la réforme, après avoir impliqué des centaines de personnes et d'organismes et leur avoir fait passer des milliers d'heures et dépenser des millions de dollars, dont un grand nombre par des exploitants individuels, le gouvernement a créé un programme de subventions ferroviaires qui aurait largement pu être mis sur pied au cours d'une session d'une demi-journée avec le ministre des Transports et les principaux représentants de l'industrie ferroviaire.

Cinquièmement, qu'en retour des dépenses de plus de 4 milliards de dollars en impôts des contribuables au cours des quatre prochaines années, le gouvernement a mis au point des lois qui entraîneront un fouillis croissants de subventions compensatoires pour protéger les intérêts d'autres groupes, qui signifieront l'entretien d'un système de manutention des grains et d'un réseau ferroviaire extrêmement coûteux et feront inévitablement monter le prix des aliments pour tous les Canadiens au cours des années à venir.

Sixièmement, qu'après avoir créé un ensemble de lois qui aura des implications plus importantes pour le Canada, et surtout pour les exploitants agricoles de l'Ouest, que toute autre loi adoptée au cours des 20 dernières années, le gouvernement a établi un calendrier d'audiences publiques qui rend presque impossible aux nombreux groupes touchés de présenter leurs points de vue de façon adéquate. Le fait qu'en un court après-midi, neuf importants groupes agricoles, représentant des éléments et des intérêts différents, doivent tous présenter leurs points de vue connus du Comité fait que ce processus d'audiences publiques n'est qu'une farce monumentale et une insulte aux personnes qu'il représente et que bien des heures et des dollars ont été dépensés pour mettre au point toutes ces prises de position.

[Texte]

Point number seven, that in spite of the fact that most western farm organizations and many of the other affected groups have expressed preference for government subsidies being paid directly to producers, the Minister of Transport has already said that the government will only change its position if there is unanimous support in western Canada. Unanimity would seem to be a brand-new requirement for government legislation. We would like to remind you that the government recently enacted Canagrex, which was unanimously opposed by farm organizations in western Canada and by most affected farm commodity groups across the nation.

Our specific concerns about the impact of Bill C-155 on our industry have been laid out in detail in our brief. I would like now to call on Mr. Chris Mills to introduce that subject for your consideration.

Thank you, Mr. Chairman.

Mr. Chris Mills (Manager, Alberta Cattle Commission): Mr. Chairman, you have received our brief, and I am quite sure most of the members have read it. However, I would like to just briefly summarize the points that we have made in the brief to remind members of the position we present.

The first point we make, Mr. Chairman, is that the Alberta Cattle Commission was a part of and was agreeable to the compromised proposals that were put forward by Dr. Gilson, but we are absolutely opposed to the bill that is now being presented to the House unless it is amended very significantly. In our view, the bill is a bad piece of legislation, both for the Prairies and for Canada as a whole.

The second point is that it is obvious from all the documentation that the government itself prepared that payment of the government subsidy directly to the producers was the correct thing to do, and that the government reversed that decision for purely political reasons and certainly not economic reasons.

Thirdly, the Alberta beef cattle industry is the single most important agricultural sector in Alberta, with tremendous current and potential benefits to this province. In addition, the prairie beef cattle production sector has very significant economic and especially trade benefits for Canada.

Fourthly, the price of grain and relative transportation costs on grain and meat are vital components of the competitive position of our prairie beef production industry relative to those in other parts of Canada and the United States. If rates on grain are protected from inflation and partially subsidized by government and the rates on processed grain—in other words, on meat and livestock—have no such protection or no such subsidization, eventually we will only export grain from the Prairies.

Fifthly, the historical impact of the Crow rate in the past has been to destabilize prairie grain prices and consequently destabilize livestock production. This instability has had a significant effect on our production processing and marketing

[Traduction]

Septièmement, qu'en dépit du fait que la plupart des organismes agricoles de l'Ouest et de nombreux autres groupes touchés ont exprimé leur préférence pour des subventions gouvernementales payées directement aux producteurs, le ministre des Transports a déjà déclaré que le gouvernement ne changera pas sa position que si la position de l'Ouest est unanime. L'unanimité semble donc une exigence tout à fait nouvelle pour l'adoption des lois gouvernementales. Nous voudrions vous rappeler que le gouvernement a récemment adopté Canagrex, auquel les organismes agricoles de l'Ouest canadien étaient unanimement opposés ainsi que les principaux groupes agricoles touchés au pays.

Nos principales préoccupations au sujet de l'impact du projet de loi C-155 sur notre industrie sont indiquées en détail dans notre mémoire. J'aimerais maintenant donner la parole à M. Chris Mills, qui vous présentera un sujet à considérer.

Merci, monsieur le président.

M. Chris Mills (directeur, Commission des éleveurs de l'Alberta): Monsieur le président, vous avez reçu notre mémoire et je suis certain que la plupart des membres l'ont lu. Cependant, j'aimerais résumer brièvement les points énoncés dans le mémoire pour rappeler notre position aux membres.

Le premier point que nous présentons, monsieur le président, porte sur le fait que la Commission des éleveurs de l'Alberta a participé et a accepté les compromis présentés par M. Gilson, mais que nous nous opposons fortement au projet de loi présenté actuellement à la Chambre des communes à moins qu'il ne soit modifié de façon considérable. À notre avis, ce projet de loi est une mauvaise loi à la fois pour les Prairies et pour tout le Canada.

Le deuxième point provient du fait qu'il est évident, d'après toute la documentation émanant du gouvernement, que le paiement des subventions gouvernementales directement aux producteurs était ce qu'il fallait faire et que le gouvernement est revenu sur sa décision pour des raisons purement politiques et certainement pas économiques.

Troisièmement, l'industrie des bovins de boucherie de l'Alberta est le secteur agricole le plus important en Alberta, avec ses énormes profits actuels et potentiels pour cette province. De plus, le secteur des bovins de boucherie des Prairies représente des intérêts économiques et commerciaux très considérables pour le Canada.

Quatrièmement, le prix des grains et les coûts de transport relatifs des grains et de la viande sont des éléments vitaux de la position concurrentielle de notre industrie des bovins de boucherie dans les Prairies par rapport aux autres parties du Canada et des États-Unis. Si les tarifs du transport des grains sont protégés de l'inflation et partiellement subventionnés par le gouvernement et que les tarifs des céréales traitées... autrement dit de la viande et du bétail... ne reçoivent pas une telle protection ou de telles subventions, nous n'exporterons plus que des céréales des Prairies.

Cinquièmement, l'impact historique des tarifs du Nid-de-Corbeau a entraîné une déstabilisation du prix des grains des Prairies et, par conséquent, de la production de bétail. Cette instabilité a eu un important effet sur nos systèmes de

[Text]

systems. Recently, however, the rapid increases in transportation costs on meat and the fixed grain rates have created a continuing and growing disadvantage to our meat producers.

Sixthly, Bill C-155, to the extent that it removes capacity constraints in our grain export system, will significantly increase the relative price of grain on the Prairies and consequently create serious additional damage to the livestock industry.

If I may just break off there, Mr. Chairman, I have heard the Minister of Transport on several occasions—including before this committee—suggest that over time Bill C-155 will in fact begin to remove the inequity problems that we are complaining about for the livestock sector. I would like to present to you a supplementary piece of documentation, Mr. Chairman, in which we have analyzed the impact of Bill C-155 on grain prices on the Prairies. We are absolutely convinced that in fact the passage of this bill will create greater hardship for livestock producers than maintenance of the status quo.

Mr. Kilgour: On a point of order: Is that to be part of the record of the committee?

The Vice-Chairman: No, he has a supplementary study.

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, on a further point of order, does he have sufficient copies for members of the committee when they begin their questioning . . .

Mr. Mills: I have brought enough copies for those people I thought were on the committee. I am not sure whether there are enough for everybody who is on the committee.

The Vice-Chairman: The clerk can have additional copies made. Would you move that this be appended to today's proceedings?

An hon. Member: I so move.

Motion agreed to.

Mr. Mills: The seventh point that I would like to make, Mr. Chairman, is that the immediate result of Bill C-155 on our industry will be a negative impact on investment decisions in the cattle-feeding, meat-processing, and beef industry service sectors. Over time, the rate inequity could erode our whole cattle-feeding industry, meat processing, and the service sector by up to 60% of the present production levels. That is based on the fact that Alberta presently exports about 60% of the beef we produce.

In our view, if our competitive position is eroded to the point that we think it will be, we will reduce our cattle-feeding business to the point where we are merely supplying our local market. That loss would be approximately \$1.5 billion in total, and 6,000 jobs in our economy.

[Translation]

production, de traitement et de commercialisation. Cependant, récemment, des augmentations rapides des coûts de transport de la viande et les tarifs fixes du transport des grains ont mis les producteurs de bétail en position désavantageuse par rapport aux producteurs de céréales.

Sixièmement, si le projet de loi C-155 élimine les limites de capacité de notre réseau d'exportation des grains, cela fera considérablement augmenter le prix relatif des grains dans les Prairies et portera par conséquent un autre coup sérieux à l'industrie du bétail.

Si je peux m'arrêter ici, monsieur le président, j'ai entendu à plusieurs reprises le ministre des Transports . . . et même devant ce Comité . . . dire qu'avec le temps, le projet de loi C-155 éliminera toutes les injustices dont nous nous plaignons dans le secteur du bétail. J'aimerais vous présenter un autre document, monsieur le président, dans lequel nous avons analysé l'impact du projet de loi C-155 sur le prix des grains dans les Prairies. Nous sommes absolument convaincus qu'en réalité, l'adoption de ce projet de loi rendra la vie plus difficile aux producteurs de bétail que le statu quo.

M. Kilgour: Un rappel au Règlement: Cela doit-il faire partie du procès-verbal du Comité?

Le vice-président: Non, il s'agit d'une étude complémentaire.

M. Mazankowski: Monsieur le président, au sujet d'un second rappel au Règlement, y a-t-il suffisamment de copies pour tous les membres du Comité avant qu'ils commencent leur période de questions . . .

M. Mills: J'ai apporté assez de copies pour tous ceux que je croyais être membres du Comité. Mais je ne suis pas certain qu'il y en a assez pour tous ceux qui font réellement partie du Comité.

Le vice-président: Le greffier peut faire d'autres photocopies. Voulez-vous proposer que ce document soit annexé au procès-verbal d'aujourd'hui?

Une voix: Je le propose.

Proposition approuvée. La motion est adoptée.

M. Mills: Le septième point que j'aimerais présenter, monsieur le président, provient du fait que le résultat immédiat du projet de loi C-155 sur notre industrie sera un impact négatif sur les décisions d'investissement dans les secteurs de l'alimentation du bétail, du traitement des viandes et des services de l'industrie des bovins de boucherie. Avec le temps, ces tarifs injustes pourraient enlever jusqu'à 60 p. 100 des taux de production actuelle de l'industrie de l'alimentation du bétail, du traitement des viandes et du secteur des services. Cela provient du fait que l'Alberta exporte actuellement environ 60 p. 100 de tout le boeuf que nous produisons.

A notre avis, si notre position concurrentielle est rongée au point que nous pensons qu'il le sera, nous réduirons notre secteur de l'alimentation du bétail pour ne plus fournir que notre marché local. Cela représenterait une perte d'environ 1,5 milliard de dollars et la perte de 6,000 emplois.

[Texte]

[Traduction]

• 1420

The eighth point we want to make is that, beyond its impact on the prairie livestock and agricultural processing sectors, Bill C-155 will also have some other very damaging consequences. These include further balkanization of Canada because of political resentment and because of provincial offset programs.

Our next point is that there will be a negative impact on the whole Canadian economy because of reduced feeding, processing, and value adding for grain products, and because of the increased export of raw grain and oilseeds.

Next, we will in fact, over time, create higher Canadian food prices for all Canadians because we will have an export subsidy on the most important basic food items, that is, grains and oilseeds. I do not think I have to explain that, but if you put an export subsidy on a basic food item which is used in the production of other foods, then obviously those other foods over time will go up in price.

Next, it will create serious damage to our prairie agricultural production base because producers will be encouraged, or even forced, to maintain a system of producing grain for export that has been shown to be very damaging to many prairie soils.

The ninth major point we want to make is that, although we recognize the proper concerns of Quebec representatives in protecting the interests of their producers, it is obvious that the arguments they have presented against Dr. Gilson's report are not supported by the facts. It seems that their real objective was to force the government to take action which would seriously weaken the western livestock production and agricultural processing sectors.

The last point we want to make, Mr. Chairman, is that if the bill were amended to include the freedom of choice proposal that is being greeted abroad on how the payment of the Crow benefit is made, and which is now getting very active support on the Prairies, we would be prepared to support the bill.

The Vice-Chairman: Thank you very much, Mr. Mills.

The first questioner is Mr. Hargrave.

Mr. Hargrave: Thank you, Mr. Chairman.

May I very briefly welcome Mr. Berg and Mr. Mills, and thank them for their very forthright presentation.

I would say to them as an opening comment that according to the brief we have just heard, at least in the detail behind it, they have noted that Alberta produces 38% of the beef cows and 40% of the slaughter cattle in Canada, and that in Alberta our beef cattle industry accounts for approximately 40% of all farm cash income; that is, in our own Province of Alberta.

Le huitième point que j'aimerais soulever est le fait qu'au-delà de son impact sur les secteurs de l'élevage et de l'agriculture dans les Prairies, le projet de loi C-155 aura certains autres effets désastreux. Parmi ceux-ci, je mentionnerais la balkanisation encore plus poussée du Canada à cause du ressentiment politique et des programmes de compensation provinciaux.

Le point suivant est l'impact négatif sur l'ensemble de l'économie canadienne à cause de la réduction dans l'alimentation, le traitement et la valeur ajoutée des produits céréaliers et à cause de l'augmentation des exportations de céréales brutes et de céréales oléagineuses.

Ensuite, nous augmenterons en fait, avec le temps, les prix des aliments au Canada parce que nous aurons une subvention à l'exportation pour les produits alimentaires de base les plus importants, c'est-à-dire les grains et les céréales oléagineuses. Je ne pense pas qu'il soit utile que j'explique cela, mais disons que si on subventionne l'exportation d'un produit alimentaire de base qui entre dans la composition d'autres produits alimentaires, il semble évident que ces autres produits ne pourront qu'augmenter de prix avec le temps.

D'autre part, ce projet de loi aura de graves répercussions sur la production agricole des Prairies, étant donné que les producteurs se verront encouragés, ou même forcés à maintenir en place un système de production des grains destinés au marché de l'exportation, ce qui s'est déjà avéré très néfaste pour de nombreux sols des Prairies.

Le neuvième grand thème que nous aimerions soulever, bien que nous reconnaissons aux représentants du Québec le droit de protéger les intérêts de leurs producteurs, il est évident que les arguments qu'ils ont apportés contre le rapport du Dr. Gilson ne s'appuient sur aucun fait. Il semble que leur objectif véritable soit de forcer le gouvernement à prendre des mesures qui affaibliraient gravement la production du bétail et le traitement agricole dans l'Ouest.

Enfin, j'aimerais apporter un dernier point à votre attention, monsieur le président. Si ce projet de loi était modifié de façon à inclure la liberté de choix, si bien accueillie ailleurs, sur la façon dont le paiement de la subvention du Nid-de-Corbeau est effectué, proposition qui est fortement appuyée à l'heure actuelle dans les Prairies, nous serions prêts à soutenir le projet de loi.

Le vice-président: Merci beaucoup, monsieur Mills.

Le premier interrogateur est M. Hargrave.

M. Hargrave: Merci, monsieur le président.

J'aimerais d'abord brièvement souhaiter la bienvenue à MM. Berg et Mills et les remercier pour leur exposé très franc.

J'aimerais souligner, pour commencer que selon l'exposé que nous venons d'entendre, du moins d'après les données détaillées sur lesquelles il repose, il est reconnu que l'Alberta produit 38 p.100 des vaches de boucherie et 40 p.100 du bétail d'abattage au Canada et qu'en Alberta, l'industrie de l'élevage des bovins

[Text]

Now, you have told us a time or two before that the Alberta Cattle Commission represents about 37,000 beef producers. That is a considerable number, of course. I am pleased to indicate I am one of those 37,000 members, and I am proud of the fact.

But I would like to ask you a question—one which seems to me an appropriate one for this session being held here in Alberta—about the interchange, the interrelationship, between the total feeding industry, especially the cattle industry, and the grain producers. I am including in that both the production of domestic feed grains and the production of wheat. There is an interchange there, a very important one. I am sure you would agree that in that 37,000 listed in your membership, quite a considerable number of them must be producing grain as well.

Now, I would appreciate your comments on whether there really is a conflict, or whether there are differing viewpoints which are detrimental to the successful co-operation of those two huge industries. I hope that there are not. But in the process of your response, I wonder too if you would indicate the extent of the domestic feed grain market in western Canada—especially in Alberta, if it is possible—with respect to the total volume of feed grains. It is mostly barley, of course, that is used in the feeding industry, primarily for feeding cattle and hogs. Would you comment on that opening remark, please?

The Vice-Chairman: Mr. Berg.

Mr. Berg: Mr. Chairman, I will answer that in respect to what I know, from my position as chairman of the Alberta Cattle Commission, with respect to our constituents who are members of our organization.

You are absolutely right. I do not believe there is a beef farm or ranch in the entire province which is not in some way involved in production of feed grain to some extent. In many cases, there is a balance of diversification, to the extent that the feed grain which is produced is fed to cattle on that operation. It does give the black soil zone in this province an option either to finish cattle off or to sell feed grain to commercial feed lots, of which we have quite a tremendous development in this province. So in the mind and in the view of the members of our organization, there is no conflict, because the feed grain that is being utilized—that is, the raw product which is being utilized and processed through beef—is part and parcel of that same operation.

As for the specifics of your question regarding the extent of the feed grain market and the interchanging of the feed grain and cattle, I would like to pass that specific question on to Mr. Mills.

[Translation]

rapporte environ 40 p.100 de tous les revenus monétaires agricoles, cela dans notre propre province d'Alberta.

Vous nous avez déjà dit une fois ou deux auparavant que la Commission des éleveurs de l'Alberta représente environ 37 000 éleveurs de bovins. Cela est, bien sûr, considérable. Il me fait d'ailleurs plaisir de souligner que je suis l'un de ces 37 000 membres et que j'en suis fier.

Mais j'aimerais quand même vous poser une question—une question qui me semble pertinente à l'occasion de cette réunion tenue ici en Alberta—au sujet des rapports, des interrelations entre l'ensemble de l'industrie de l'engraissement, notamment l'industrie de l'élevage, et les producteurs de grain. J'inclus parmi ces derniers autant les producteurs de céréales fourragères parmi ces cerniers autant les producteurs de céréales fourragères domestiques que les producteurs de blé. Il y a là une interrelation qui est très importante. Vous savez certainement comme moi que, sur les 37 000 éleveurs qui figurent sur la liste de vos membres, il y en a un nombre considérable qui produisent également des grains.

J'aimerais donc savoir si vous pensez qu'il y a réellement un conflit ou s'il y a des points de vue opposés qui pourraient nuire à la coopération fructueuse de ces deux grosses industries. J'espère que ce n'est pas le cas. Mais pendant que j'y suis, j'aimerais aussi que vous nous donniez une idée de l'ampleur du marché des céréales fourragères domestiques dans l'Ouest du Canada—notamment en Alberta, si possible par rapport au volume total des céréales fourragères. Bien sûr, c'est surtout de l'orge que produit l'industrie. Des céréales fourragères céréales qui servent avant tout à nourrir les bovins et les porcs. Pourriez-vous faire quelques commentaires sur cette première question, s'il vous plaît?

Le vice-président: Monsieur Berg.

M. Berg: Monsieur le président, je vais répondre à la question dans la mesure de mes connaissances à titre de président de la Commission des éleveurs de l'Alberta avec tout le respect que je dois aux éleveurs qui sont membres de notre organisation.

Vous avez tout à fait raison. Je ne pense pas qu'il y ait une seule ferme d'élevage dans toute la province qui ne soit pas d'une façon ou d'une autre engagée dans la production de céréales fourragères jusqu'à une certaine mesure. Dans de nombreux cas, il y a un équilibre dans la diversification, c'est-à-dire que les grains qui sont produits servent à nourrir le bétail de la ferme en question. Cela donne aux agriculteurs de la zone de terre noire de cette province le choix d'engraisser eux-mêmes leur bétail ou de vendre leur fourrage à des parcs d'embouche commerciale qui sont de plus en plus nombreux dans la province. Donc, selon les membres de notre organisation, il n'y a pas conflit, étant donné que le fourrage est utilisé sur place—c'est-à-dire que le produit brut qui est utilisé et fourni aux bovins fait partie intégrante de la même exploitation.

Pour ce qui est des détails de votre question concernant l'ampleur du marché des céréales fourragères et les interrelations entre le fourrage et le bétail, j'aimerais passer la parole à M. Mills.

[Texte]

The Vice-Chairman: Mr. Mills.

Mr. Mills: Mr. Chairman, as the Minister of Agriculture for Alberta pointed out this morning, about 56% of the grain produced in Alberta is feed grain, barley, oats, and feed wheat. Of those feed grains, about 60% are actually consumed within the province. Therefore, the domestic feed grain market is by far the largest single market for Alberta grain producers.

In many cases, this is based on farm-to-farm sales, or even use on the same farm on which it is produced. I think we pointed out in our brief that the 20 largest feed lots in Alberta—this is on page 8 of our brief—in 1980-1981 consumed approximately 320,000 tonnes of feed grain, an amount which was just somewhat bigger than the total sales of feed grain to Italy in that year, when Italy was Canada's third largest market for feed grains.

Mr. Benjamin: How does it compare with the first largest market?

Mr. Mills: So you have 20 feed lots that consumed more than our third largest export customer. In fact, of course, those 20 feed lots consume about six times as much western grain, in total, as is sold into eastern Canada.

• 1430

Mr. Hargrave: I wonder if I could follow up with just one more short question, Mr. Chairman.

The Vice-Chairman: Go ahead, Mr. Hargrave.

Mr. Hargrave: With respect, then, to this very specific question of Bill C-155 and the whole issue of the Crow freight rate debate, both the public debate and the parliamentary debate, is there any serious conflict in the membership...? Or shall we broaden it a little and say among cattle producers, since you represent by far the biggest number of producers in Canada here in Alberta. Is there any serious conflict among those cattle producers whether it is based on the fact that they are also grain producers or for any other reason?

Mr. Berg: Mr. Chairman, I think the proper answer to that question could take some time. I am trying to express the immediate concerns of the cattle and grain producer and the importance of that feed grain market for the livestock industry and the grain producer.

One of the things that thinking grain producers have observed as a definite concern is that if in fact the documentation that has been presented regarding what will take place with the implementation of Bill C-155... that in fact the beef industry will decline, that the pork industry will decline. They will immediately lose an 8 million metric tonne market. That 8

[Traduction]

Le vice-président: Monsieur Mills.

M. Mills: Monsieur le président, comme l'a souligné ce matin le ministre de l'agriculture de l'Alberta, environ 56 p.100 des grains produits en Alberta sont des céréales fourragères, de l'orge, de l'avoine et du blé de fourrage. Sur l'ensemble de ces céréales fourragères, environ 60 p. 100 sont en fait consommées dans la province même. Par conséquent, le marché domestique des céréales fourragères est de loin le plus gros marché pour les producteurs de grain de l'Alberta.

Dans de nombreux cas, une exploitation vend à une autre ou même, les grains sont utilisés dans la même exploitation où ils sont produits. Je crois que nous avons souligné dans notre mémoire que les 20 parcs d'embouche les plus importants en Alberta - cela se trouve à la page 8 de notre mémoire, en 1980-1981 ont consommé environ 320 000 tonnes de fourrage, quantité qui est un peu supérieure aux ventes totales de céréales fourragères de l'Italie, au cours de la même année, et l'Italie était alors le troisième marché d'exportation des céréales fourragères pour le Canada.

M. Benjamin: Qu'est-ce que cela représente par rapport au marché le plus important?

M. Mills: Vous avez donc 20 parcs d'embouche qui consomment plus que notre troisième client à l'étranger. En fait, bien sûr, ces 20 parcs d'embouche consomment environ 6 fois plus de grain produit dans l'Ouest, au total, qu'il n'en est vendu dans l'Est du pays.

M. Hargrave: Pourrais-je poser encore une brève question, monsieur le président?

Le vice-président: Allez-y, monsieur Hargrave.

M. Hargrave: Pour ce qui est maintenant de la question très précise du projet de loi C-155 et de toute la question des tarifs ferroviaires du Nid-de-Corbeau, tant le débat qui a lieu dans le public que celui qui a lieu au Parlement, y a-t-il un quelconque conflit parmi les membres? Ou devrions-nous plutôt élargir un peu la question et parler de l'ensemble des éleveurs, puisque vous représentez de loin le plus grand nombre d'éleveurs au Canada ici, en Alberta. Existe-t-il de graves divergences parmi les éleveurs, que cela soit basé sur le fait que ceux-ci sont également des producteurs de grains ou pour toute autre raison?

M. Berg: Monsieur le président, pour bien répondre à cette question, il faudrait, je crois, beaucoup de temps. J'essaie de faire part des préoccupations immédiates des éleveurs et des producteurs de grains et de souligner l'importance de ce marché des céréales fourragères pour l'industrie de l'élevage et les producteurs de grains.

L'une des choses qui préoccupe vraiment les producteurs de grains qui ont réfléchi à la situation c'est ce qui est effectivement dit dans la documentation à propos de ce qui adviendra avec la mise en place du projet de loi C-155, qu'en fait l'industrie de l'élevage des bovins déclinera, tout comme l'industrie de l'élevage du porc. Ces industries perdront immédiatement un marché de 8 millions de tonnes métriques.

[Text]

million metric tonne market will then be seeking a place in the export market.

Not only that; if you take the option to produce beef and to feed beef on a farm away from that farm, you end up with making some new decisions on how that farm is going to operate in the future. Most cattle operations have considerable amounts of land and grass and forage that are arable acres. If in fact you take the option to produce beef away from them, they still have the land. The risk is that they will plough that land up and seed it into a crop that is an export crop—in other words, grain.

As that develops, we all know that the total grain market in the world is limited. We now are in a position where quotas are limited. You add to that the extra pressure of 8 million extra metric tonnes, plus the increase from the grass and the forage acreage, and you can visualize the total quota being shared by thousands more bushels to the extent that when you are finished with that calculation the quota that each individual farmer carries or has would be so small that it would not meet his cashflow, so you run into economic difficulty and chaos.

This is just one of the things that becomes very large in proportion as you think through the process.

The Vice-Chairman: Thank you, Mr. Hargrave.

Mr. Hargrave: Thank you, Mr. Chairman.

The Vice-Chairman: Mr. Althouse.

Mr. Althouse: Thank you, Mr. Chairman.

I would like to pursue with the witnesses a little further the analysis that they have just gone through.

Mr. Berg, once you get to the point that you have described, have you not then shorted the beef and pork market, and have you not created a surplus of feed grains or wheat or both? Your analysis does not seem to have paid much attention to what happens to price with all those changes. Would not beef and pork prices increase with the analysis you have since you are proposing that the largest producing province in Canada would cut back drastically in production? Would not that countervailing increase in price as the market gets shorted entice a lot of those people not to go out? And if that did not do it, would not the lower price for feed grains entice some of them to remain in or go back into hog and pork production?

It seems to me there is something short in your analysis. You have argued in your brief that higher rates will create lower-priced feed grains on the Prairies and therefore entice more people into production. It seems that in your analysis the market is working in one and not in the last one. I would like you to complete the price analysis on your last scenario and carry it through to its logical conclusion.

Mr. Berg: Mr. Chairman, I would like to refer that question to Mr. Mills, please.

[Translation]

Ce marché devra alors chercher un débouché sur le marché de l'exportation.

Et cela n'est pas du tout; si vous choisissez d'élever des bovins sur une exploitation et d'en nourrir d'autres sur une autre exploitation, à la fin, vous devez prendre certaines nouvelles décisions sur la façon dont cette exploitation fonctionnera à l'avenir. La plupart des fermes d'élevage ont d'énormes quantités de terres, d'herbes et de fourrages qui se trouvent sur des terres arables. Si en fait, vous leur retirez le choix de faire de l'élevage, il leur reste toujours leurs terres. Le risque est donc que les exploitants cultivent ces terres et y sèment des cultures qui soient des cultures d'exportation, en d'autres mots, des céréales.

A mesure que ces mouvements se développent, nous savons tous que le marché des grains dans le monde est limité. Les quotas sont limités à l'heure actuelle. Ajoutez à cela la pression supplémentaire créée par ces huit millions de tonnes métriques excédentaires, plus la production provenant de ces terres à fourrage, et vous pouvez avoir une idée de ce qui arrive au quota total avec ces milliers de boisseaux supplémentaires; à la fin le quota pour chaque exploitant est tellement minime qu'il ne peut amortir ses frais, ce qui engendre toutes sortes de difficultés économiques pour ne pas dire le chaos.

C'est là un des aspects qui prend des proportions énormes lorsque réfléchissez à l'ensemble de la situation.

Le vice-président: Merci, monsieur Hargrave.

M. Hargrave: Merci, monsieur le président.

Le vice-président: Monsieur Althouse.

M. Althouse: Merci, monsieur le président.

J'aimerais que les témoins poursuivent l'analyse qu'ils viennent de commencer.

Monsieur Berg, une fois arrivé au point que vous venez de décrire, le marché du boeuf et du porc n'est-il pas déficitaire et celui des céréales fourragères ou du blé ou les deux n'est-il pas excédentaire? Votre analyse ne semble pas tenir beaucoup compte de ce qui arrive aux prix avec tous ces changements. Les prix du boeuf et du porc n'augmenteraient-ils pas dans ce cas, puisque vous proposez que la première province productrice au Canada coupe sa production de façon radicale? Cette augmentation compensatoire des prix, à mesure que le marché se rétrécit, n'inciterait-elle pas beaucoup d'exploitants à ne pas se retirer? Et si ce n'était pas le cas, la baisse du prix des céréales fourragères n'inciterait-il pas certains exploitants à persister ou à revenir à la production de porcs?

Il me semble que notre analyse tourne court. Vous soutenez dans votre mémoire que les tarifs plus élevés entraîneront une diminution des prix des grains dans les Prairies et que par conséquent, les gens seront plus portés à s'adonner à l'élevage. Il me semble que, dans votre analyse, le marché fonctionne dans un cas et pas dans l'autre. J'aimerais que vous terminiez l'analyse des prix dans votre dernier scénario et l'amenez à sa conclusion logique.

M. Berg: Monsieur le président, j'aimerais laisser M. Mills répondre à cette question, s'il vous plaît.

[Texte]

The Vice-Chairman: Mr. Mills.

Mr. Mills: There are one or two problems with that analysis, Mr. Chairman, to Mr. Althouse. First of all, the argument that by reducing production of beef and pork in Canada you will drive up the price to producers in this province is false. Certainly, as far as beef is concerned, Canada is on a North American market. We produce approximately one-twelfth of the beef produced in North America. There is no restriction on the movement of cattle, and almost no restriction on the movement of beef between the two countries. If we are short of beef production all we have done is move jobs and economic activity south of the line, because American beef will fill that vacuum. So that is the first thing I would say.

Secondly, Mr. Chairman, with respect to the impact on feed grain prices, that may well be the case, but is it the government's intention to create such an incentive to produce feed grains or anything else of which we have a burdensome supply that we cannot get rid of? It seems to me that is exactly the kind of problem this bill was supposed to be addressing, and that was to take out some of the instability in the feed grain markets created by the constraints in our transportation system.

All we are saying is that by doing it the way this bill is doing it, by creating an export subsidy in effect to move grain to other parts of the world, you are doing the exact opposite of what most countries set out to do. Most countries try to encourage their own domestic processing, their own domestic labour market. This bill will encourage us to export raw grain to Japan, to Italy, to produce their own meat in those countries, and in the process we will be exporting jobs, economic activity, and everything else. I do not know why the government would have that kind of policy.

The Vice-Chairman: Mr. Althouse.

Mr. Althouse: Thank you.

In your analysis, are the Japanese, the Italians, the Americans not now pursuing a policy that makes it easier to import the raw product, feed grains, unfinished livestock as a means of making certain that they do add to their economy by creating jobs? I only point to the United States specifically. There is virtually no quota on live cattle going across, but we do hit occasional quotas on processed beef going in. We hit one last year in late November; we are apparently not too many pounds short of hitting that quota again already this time of year. Is that not the policy of other countries? I guess I would just like a quick response on that.

It seems to me that what has happened with Quebec is not too much different than what is happening with Japan, the United States, and other regions of the world. They have apparently decided to build a meat industry in their province

[Traduction]

Le vice-président: Monsieur Mills.

M. Mills: Il y a un ou deux problèmes dans cette analyse, monsieur le président, selon M. Althouse. D'abord, l'affirmation selon laquelle une réduction de la production du boeuf et du porc au Canada fera augmenter les prix aux producteurs dans cette province est fausse. Il est évident que pour ce qui est des bovins, le Canada se situe sur un marché nord-américain. Nous produisons environ le douzième des bovins élevés en Amérique du Nord. Il n'y aucune restriction sur le mouvement du bétail et pratiquement aucune restriction sur le mouvement des bovins entre les deux pays. S'il y a pénurie, tout ce qui se passe c'est que les emplois et l'activité économique passent au sud de la frontière, étant donné que le boeuf américain viendra remplir le vide. C'est là la première chose que je veux souligner.

Deuxièmement, monsieur le président, en ce qui a trait à l'impact sur les prix des céréales fourragères, cela peut bien être le cas, mais est-il dans l'intention du gouvernement de mettre en place de telles mesures encourageant la production de céréales fourragères et de tout autre produit dont nous avons des quantités excédentaires que nous ne réussissons pas à écouler? Il m'apparaît que c'est là exactement le genre de problème que ce projet de loi est censé régler, et qu'il s'agissait de régler ce problème d'instabilité du marché des céréales fourragères engendré par les contraintes dans notre réseau de transport.

Tout ce que nous disons c'est que la façon dont ce projet de loi aborde le problème, en donnant une subvention à l'exportation dans le but d'écouler les grains vers d'autres parties du monde, est exactement l'opposé de ce que la plupart des pays veulent faire. En effet, la plupart des pays tentent d'encourager le traitement chez eux, ainsi que leur propre marché du travail. Ce projet de loi nous encourage au contraire à exporter les céréales brutes au Japon, en Italie, qui produiront à partir de ces grains leur propre viande, ce qui revient à exporter des emplois, de l'activité économique et tout le reste. Je ne comprends pas pourquoi le gouvernement voudrait avoir une telle politique.

Le vice-président: Monsieur Althouse.

M. Althouse: Merci.

Selon votre analyse, les Japonais, les Italiens et les Américains n'adoptent-ils pas aujourd'hui une politique qui facilite l'implantation des produits bruts, des céréales fourragères, du bétail non encore à maturité de façon à stimuler leur économie en créant des emplois? J'aimerais parler en particulier des États-Unis. Il n'y a pratiquement aucun contingentement sur le bétail vivant qui peut traverser la frontière, mais il arrive que des quotas soient imposés pour le boeuf abattu. Cela est arrivé une fois à la fin de novembre l'année dernière; il semble que nous ne soyons pas loin déjà d'atteindre ce quota cette année. N'est-ce pas là la politique des autres pays? J'aimerais juste avoir une brève réponse à cette question.

Il me semble que ce qui est arrivé au Québec n'est pas beaucoup différent de ce qui est arrivé au Japon, aux États-Unis et dans d'autres régions du monde. Les Québécois ont apparemment décidé de mettre sur pied une industrie des

[Text]

and they appear to have gone ahead and done it through a number of programs. Or do you not see those programs having had the main effect on the great increase in pork production that took place there?

Mr. Mills: I am not competent, Mr. Chairman, to talk about the pork industry. There are other witnesses this afternoon who can do it better than I can.

As far as the beef industry is concerned, we do see a market for Canadian beef in the United States. We have been supplying a larger quantity of beef into that market. In our view that is a market that can be developed and can be expanded.

The beef deficit in the State of California—that is, the beef that they bring in from other parts of the United States and from Canada—is larger than Canada's total beef production. So we really do not endanger their industry at all, and of course the United States has indicated that they are willing to discuss bilateral arrangements that would give us greater access to their market in the future; I am sure they are genuine in that respect.

So we do not see that problem. We certainly see other countries doing what we think Canada should do—that is, encouraging processing of raw materials within their own country—and not doing what Canada is determined to do in this case, which is exporting their jobs to somebody else.

The Vice-Chairman: Your last question, Mr. Althouse.

• 1440

Mr. Althouse: I guess the major problem with the particular set of policy changes under discussion in this bill, and which led up to this bill, is basically a change in the way that livestock, or even grain production, should take place in not only Canada, but specifically western Canada, since that is where you are from. We have had livestock produced on farms that were also grain producers. Does this problem not really hinge around the fact that some producers in this part of Canada are very specialized units that only finish beef or only produce feed grains? Is not specialization part of what is at stake here? Is this not why in large part there is so much diversity of opinion among the producers? Those who are still producing livestock and grain off the same acreage have a different point of view than those who are specialized and are now in a position of being dependent on low-priced feed grain for those large specialized operations to survive.

The Vice-Chairman: Mr. Mills.

Mr. Mills: Mr. Chairman, we completely disagree with the argument that the cattle industry in western Canada can only survive on low-priced grain. That is not an argument that we have ever put forward, nor is it one we agree with. We are saying that what we cannot do is compete with a government subsidy that encourages producers of grain to export their

[Translation]

viandes dans leur province et ils ont pris les moyens pour le faire, grâce à un certain nombre de programmes. Ne pensez-vous pas que ces programmes ont eu une grande influence sur l'importante augmentation de la production de porcs qu'a connue cette province?

M. Mills: Je n'ai pas la compétence nécessaire pour parler de l'industrie du porc, monsieur le président. Il y a d'autres témoins ici cet après-midi qui peuvent mieux répondre que moi à cette question.

Pour ce qui est de l'industrie du boeuf, nous croyons qu'il y a un marché pour le boeuf canadien aux États-Unis. Nous avons écoulé de grandes quantités de boeuf sur ce marché. À notre avis, c'est un marché qui peut être développé et élargi.

Le déficit dans l'état de la Californie, c'est-à-dire le boeuf qui provient d'autres parties des États-Unis et du Canada, représente une production supérieure à la production totale de boeuf au Canada. Nous ne menaçons donc vraiment pas leur industrie et les États-Unis se sont déclarés prêts à discuter d'une entente bilatérale qui nous faciliterait l'accès à leur marché à l'avenir; je suis sûr qu'ils sont tout à fait sérieux à cet égard.

Nous ne voyons donc pas le problème. Nous connaissons certes d'autres pays qui font ce que nous croyons que le Canada devrait faire, c'est-à-dire encourager le traitement des matières premières sur leur propre territoire, et qui ne font pas ce que le Canada est déterminé à faire dans ce cas, c'est-à-dire exporter leurs emplois à l'étranger.

Le vice-président: Votre dernière question, monsieur Althouse.

M. Althouse: Je pense que le principal problème lié aux modifications de politiques prévues par ce projet de loi, et qui sont en fait à son origine, est essentiellement un changement apporté aux méthodes d'élevage du bétail, ou même de production céréalière, non seulement au Canada, mais précisément dans l'Ouest du Canada, puisque vous venez de cette région. Auparavant, certains agriculteurs étaient à la fois éleveurs et producteurs de céréales. En réalité, le problème n'est-il pas dû au fait que certains producteurs de cette région du Canada sont très spécialisés, soit comme éleveurs ou comme producteurs de céréales fourragères? La spécialisation n'intervient-elle pas ici, du moins en partie? N'est-ce pas en grande partie pourquoi les producteurs diffèrent tellement d'opinion? Ceux qui poursuivent encore ces deux vocations n'ont pas le même point de vue que les spécialisés dont la survie dépend actuellement du prix des céréales fourragères.

Le vice-président: Monsieur Mills.

M. Mills: Monsieur le président, nous ne sommes pas du tout d'avis que les éleveurs de bovins de l'Ouest du Canada sont à la merci du prix des céréales fourragères. Nous n'avons jamais émis cette opinion, que nous ne partageons pas de toute façon. En fait, nous ne pouvons pas concurrencer le gouvernement, qui encourage les producteurs de céréales à vendre leur

[Texte]

grain to somebody else to feed in order to access the government subsidy. So we do not buy that argument.

Mr. Benjamin: Oh, come on.

The Vice-Chairman: Your time is up, Mr. Althouse.

Mr. Mills: The second point, Mr. Chairman, with respect to the large specialization going on, is that is occurring across the farm industry; it is not something we have control over. But I would point out that many of the cattle that are fed in the large custom feedlots are not in fact owned by the custom feedlot. A custom feedlot is exactly that. Most of the cattle in a custom feedlot are being fed on behalf of relatively small producers, most of them grain producers.

An hon. Member: Right on.

The Vice-Chairman: I call on Ralph Ferguson. Mr. Ferguson, please.

Mr. Ferguson: Thank you, Mr. Chairman. I note where you are concerned about the fact that there will be a downward trend in the beef industry if the bill goes through as such. Yet I see from testimony from Mr. Jones, when he appeared before the committee in Ottawa, that in the last few years—since 1970, in fact—10 packing plants in western Canada have closed. We have had the same type of thing happen in Ontario. I am also a beef farmer and a grain farmer in Ontario, and I have figures here prepared for Dr. Gilson showing that under the proposal, the total benefit or the estimated increase for beef and hogs would be some \$410 million by 1990. Is this not quite a contradiction to what you are saying?

Mr. Mills: I am not sure what figures you are referring to, Mr. Chairman.

Mr. Ferguson: Yes. The source is the Gilson options from Bruce Kirk, *Agriculture Impacts of Crow Change—Final Report*, February 1983.

Mr. Mills: Mr. Chairman, of course the government created large amounts of documentation supporting the position which they then subsequently abandoned. We have prepared our own analysis of the situation. We are quite convinced that if Bill C-155 goes through in its present form, there will be a relative decline in the production of livestock in Alberta.

Mr. Ferguson: Is not this decline already taking place? It certainly is in Ontario. I should point out here that Ontario is a net exporter of grain at the present time, and has been for a few years.

Mr. Mills: Mr. Chairman, again, the most dramatic decline in production of livestock in western Canada has occurred in the hog industry, and I am not competent to talk about that. There has been a general decline in cattle production across North America over the last several years. I think The Canadian Cattlemen's Association brief suggested that over time the impact of this bill would mean not so much that we would see a general decline across Canada, but that western

[Traduction]

produit à d'autres éleveurs pour leur permettre de recevoir des subventions. Alors, nous ne partageons pas cette opinion.

M. Benjamin: Allons donc.

Le vice-président: Monsieur Althouse, la période qui vous était allouée est terminée.

M. Mills: Monsieur le président, quant au second point, soit celui de la spécialisation généralisée de l'industrie agricole, c'est un phénomène sur lequel nous ne pouvons pas influencer. Mais je vous ferai remarquer en fait qu'une grande partie des bovins parqués dans les grands élevages industriels n'appartiennent pas aux propriétaires de ces élevages. En fait, la plupart des bovins y sont élevés pour le compte de producteurs relativement petits, qui sont pour la plupart des producteurs de céréales.

Une voix: Parfaitement.

Le vice-président: Je donne la parole à Ralph Ferguson. À vous, monsieur Ferguson.

M. Ferguson: Merci, monsieur le président. Je vois que vous craignez que les éleveurs de bovins connaissent un désastre financier si le projet de loi est adopté tel quel. Pourtant le compte rendu du témoignage de M. Jones devant le Comité à Ottawa révèle que ces dernières années, depuis 1970 en fait, dix usines de conditionnement ont fermé leurs portes dans l'Ouest du Canada. La même chose s'est produite en Ontario. J'éleve des bovins et je produis des céréales en Ontario et les données dont je dispose montreront au Dr Gilson que l'adoption du projet de loi ferait augmenter les bénéfices totaux des éleveurs de bovins et de porcs d'environ 410 millions de dollars d'ici 1990. Ce scénario est très différent de celui que vous prévoyez.

M. Mills: Monsieur le président, quelles sont ces sources?

M. Ferguson: Il s'agit de l'analyse faite par Bruce Kirk des solutions proposées par le rapport Gilson: *Répercussions du projet de modification du tarif du Pas du Nid-de-Corbeau sur l'industrie agricole—Rapport final*, février 1983.

M. Mills: Monsieur le président, le gouvernement a évidemment produit une impressionnante documentation à l'appui d'une position qu'il a abandonnée par la suite. Nous avons fait notre propre analyse de la situation. Nous sommes convaincus que si le projet de loi C-155 est adopté sous sa forme actuelle, il s'ensuivra une baisse relative de la production du bétail en Alberta.

M. Ferguson: Mais cette baisse n'a-t-elle pas déjà commencé? C'est certainement le cas en Ontario. Je vous ferai remarquer qu'à l'heure actuelle cette province connaît depuis quelques années un excédent d'exportation des céréales.

M. Mills: Monsieur le président, encore une fois, je dois dire que la plus importante baisse de production du bétail dans l'Ouest du Canada s'est manifestée dans le secteur de l'élevage du porc et que je ne suis pas qualifié pour traiter de cette question. La production du bétail a connu une baisse générale dans toute l'Amérique du Nord ces dernières années. Selon moi, le mémoire de l'Association canadienne des éleveurs de bovins donne à penser qu'avec le temps les effets de cette loi ne

[Text]

Canada's relative share of production would be further eroded. We agree with that.

Mr. Ferguson: I cannot agree with you when I see the number of dressed cattle coming into Ontario from the United States. However, I see that on page 1 of your summary you state that the government reversed their position regarding payments to the producer for political reasons and pressure from Quebec. Yet on page 4 of the brief, I see the Prairie Wheat Pools had a similar problem. In fact, your brief states that they had a very inflexible public position. I must add, as a member of Parliament, that they had a very effective lobby. Is this not a rather unfair statement—to suggest that Quebec was responsible for the change, when in fact the western wheat pools were also lobbying for the same situation and the same change?

Mr. Mills: That is a judgment on our part, Mr. Chairman. We were of the opinion that the main reason the government reversed its position was because of the position taken by Quebec on this. Certainly, that position was supported by the pools on the Prairies, but it seemed to me that the government initially, in its announcement of February 1983, was well aware at that time of the position of the pools and chose to ignore it. It was only when the very strong pressure came from Quebec that they subsequently changed their position. That is a judgment that we have made, Mr. Chairman, and I suppose only history will prove whether we were right or wrong.

The Vice-Chairman: Mr. Ferguson.

Mr. Ferguson: Yes. One of the inequities of the whole system when we look at Canada in the total context—and I refer to the 1981 Canadian Wheat Board report that shows that the cost to the producer for transportation for marketing, elevation charges, etc., from the time they deliver that grain to the local elevator was approximately 29.6¢ per bushel. Now, as an Ontario producer, it cost me approximately 80¢ a bushel for the same services to take a bushel of wheat from my country elevator to the Port of Halifax or the Port of Saint John, New Brunswick. Now, if this is the case, would this not tend—now this is water transportation from the nearest port, the Great Lakes port—would this not tend to indicate that more of that grain would have been fed to livestock in that area where we have large numbers of feedlots in operation? I should not say large numbers of feedlots in operation at the present time, because there are a lot of them empty at the present time. But there seems to be a preference for lower priced meats. Would this not have shown up in the expansion of the Ontario beef industry at the present time, rather than a decrease, such as you are suggesting will happen in western Canada?

Mr. Mills: Well, Mr. Chairman, as I pointed out originally, the decline that has been occurring in beef cattle production has not been occurring specifically in Ontario or in Alberta; it has been a general decline in beef cattle production around the world. It is not even confined to North America. We have all

[Translation]

se traduiront pas tant par une baisse générale de la production dans tout le Canada que par l'érosion accrue de cette production dans l'Ouest du pays. Nous sommes d'accord avec cela.

M. Ferguson: Je ne peux me rallier à votre opinion quand je vois le nombre de bovins habillés que l'Ontario importe des États-Unis. Toutefois, à la première page de votre sommaire, vous affirmez que le gouvernement a modifié sa position sur les subventions aux producteurs pour des raisons politiques, et par suite de pressions du Québec. Pourtant, à la page 4 du mémoire, je constate que les syndicats du blé des Prairies faisaient face à un problème similaire. En fait, vous affirmez dans votre mémoire que ces derniers ne voulaient pas céder d'un pouce. En tant que député, je dois ajouter que les pressions exercées par ces syndicats se sont révélées très efficaces. Il est plutôt injuste de laisser croire que le Québec est responsable de ce revirement, alors qu'en fait les syndicats du blé de l'Ouest défendaient la même cause.

M. Mills: C'est pourtant l'analyse que nous avons faite, monsieur le président. D'après nous, le gouvernement a changé d'avis surtout à cause de la position adoptée par le Québec en cette matière. Cette position était évidemment appuyée par les syndicats de producteurs des Prairies, mais il semble qu'en février 1983, lorsqu'il a fait sa déclaration, le gouvernement connaissait bel et bien la position des syndicats de producteurs mais qu'il a choisi de ne pas en tenir compte. C'est seulement à la suite des très fortes pressions du Québec qu'il a opéré ce revirement. C'est là le portrait que nous avons fait de la situation, monsieur le président, et je suppose que seule l'histoire montrera si nous avions tort ou raison.

Le vice-président: Monsieur Ferguson.

M. Ferguson: Oui. Une des injustices causées par ce système, si nous considérons le Canada dans son ensemble, est la suivante, si je me fie au rapport de 1981 de la Commission canadienne du blé, qui révèle qu'il en coûtait environ 29.6 cents par boisseau au producteur de céréales en frais de transport, de mise en marché, d'utilisation des élévateurs, etc. à partir du moment de la livraison des céréales à l'élévateur local. Actuellement, en tant que producteur de l'Ontario, il m'en coûte environ 80 cents pour faire transporter un boisseau de blé entre l'élévateur de ma région et le port d'Halifax ou de Saint-Jean, Nouveau-Brunswick. Par conséquent, et il s'agit de transport par voie d'eau à partir du port le plus proche, un port des Grands Lacs, cela ne tendrait-il pas à montrer qu'une plus grande quantité de ces céréales aurait pu servir à nourrir le bétail dans ma région, qui compte beaucoup de parcs d'élevage? Je ne devrais pas dire qu'il y en a beaucoup maintenant, car nombre d'entre eux sont fermés. Mais les viandes moins chères semblent être en vogue. La production de bovins en Ontario ne connaîtrait-elle pas une hausse plutôt qu'une baisse, comme celle que vous prévoyez dans l'Ouest du Canada?

M. Mills: Bien, monsieur le président, comme je l'ai dit au début, la baisse de la production de bovins n'est pas limitée à l'Ontario ou à l'Alberta; cette production a diminué à l'échelle mondiale. Ce n'est pas un phénomène propre à l'Amérique du Nord. Jusqu'à maintenant, nous sommes plutôt d'accord sur ce point. Cette diminution de la production est généralisée.

[Texte]

tended to share in that decline equally to this point. There has been a decline generally.

• 1450

One of the problems, of course, as far as Ontario is concerned, is that they rely almost entirely on the supply of western feeder cattle to maintain cattle for their feedlot industry. When our cow numbers decline, as they have over the last several years, the supply of feeder cattle also declines and there just is not enough to go around. So I do not see that as an argument.

I am interested in your numbers, however, because you are just pointing out, surely, exactly the argument that we put forward, which is that the price of grain on the Prairies should reflect the normal cost of moving that grain to market, and the grain producers should then be compensated through some direct payment.

The Vice-Chairman: Thank you, Mr. Ferguson. That concludes your time. I now call on Mr. Malone.

Mr. Benjamin: Will you allow a supplementary, Mr. Chairman?

The Vice-Chairman: If there is time at the end. I am taking Malone, Loiselle and Towers, and that will be our time. Mr. Malone.

Mr. Malone: Mr. Chairman, Mr. Mills, Mr. Berg, I believe there is a view in some quarters of the country that, if we maintain the present value-added industries in western Canada, somehow subsequently that has to have a negative impact on some other region of Canada.

Noting that your organization is accepting the Double 80 concept... or you spoke just moments ago about your approval towards freedom of choice, could you expand on your acceptability of those concepts and alleviate any concerns of peoples in other regions to indicate that is not a threat? Certainly, that is a position I would adhere to, but I would like to hear it from persons of the commission.

Mr. Mills: It seems to me, Mr. Chairman, that there are two questions there. One is with respect to whether or not maintenance of a good strong viable livestock industry in western Canada is going to hurt anybody else. I sincerely hope not. I hope it is of benefit to all of Canada to have a strong viable, value-adding, industry wherever it is at.

With respect to the Double 80 proposal which was worked out by the Government of Alberta, I would say, certainly, in our view that was a compromise. It was a compromise on our part, and it was a compromise on the part of the grain producer who is primarily interested in exporting grain. In my opinion, it was one that left both of them winners in that most of the dilution of the \$651 million which the grain producer who exports grain was concerned about would have been

[Traduction]

L'un des problèmes, naturellement, en ce qui concerne la province d'Ontario est qu'elle dépend presque entièrement des stocks de bovins d'engraissement de l'Ouest pour s'assurer d'avoir assez de bovins pour son industrie de parcs d'engraissement. Lorsque notre population de vaches diminue, comme elle l'a fait pendant les dernières années, les stocks de bovins d'engraissement diminuent également et il n'y en a plus assez pour répondre à la demande. Je ne considère donc pas cette observation comme un argument.

Vos chiffres m'intéressent toutefois, car vous venez de souligner sûrement exactement l'argument que nous avançons, c'est-à-dire que le prix du grain dans les Prairies devrait refléter le prix normal du transport de ce grain vers les marchés, et les producteurs devraient donc être compensés par une forme quelconque de paiement direct.

Le vice-président: Merci, M. Ferguson, votre temps est écoulé. J'appelle maintenant monsieur Malone.

M. Benjamin: Monsieur le président, nous accorderiez-vous une question supplémentaire?

Le vice-président: S'il reste du temps, à la fin. J'accorde la parole à M. Malone, Loiselle et Towers et c'est ce que nous ferons à l'instant. Monsieur Malone.

M. Malone: Monsieur le président, M. Mills, M. Berg, je crois que dans certaines parties du pays, les personnes considèrent que si nous conservons les industries complémentaires existantes dans l'Ouest du Canada elles auront, d'une façon quelconque, par la suite, une incidence négative sur certaines autres régions du Canada.

Ayant remarqué que votre organisation acceptait le double concept du 80 p. 100... vous avez parlé il y a quelques minutes de votre approbation de la liberté de choix, pourriez-vous élaborer au sujet de votre acceptation de ces concepts et rassurer les personnes d'autres régions en leur indiquant que ce n'est point une menace? C'est certainement une opinion à laquelle j'adhérerais, mais j'aimerais l'entendre de la bouche de membres de la Commission.

M. Mills: Il me semble, monsieur le président, qu'il y a là deux questions. La première consiste à savoir si la conservation ou non d'une production animale forte et rentable dans l'Ouest du Canada ne lèsera pas quelqu'un d'autre. J'espère sincèrement que non. J'espère qu'il sera avantageux pour l'ensemble du Canada d'avoir une industrie complémentaire de transformation forte et viable, où qu'elle soit.

Quant à la double proposition du 80 p. 100 présentée par le gouvernement de l'Alberta, je dirais, très certainement, qu'à notre point de vue elle constituait un compromis. C'était un compromis de notre part et de la part des producteurs de grains qui sont principalement intéressés à exporter leurs grains. A mon avis, c'est le genre de proposition qui a fait des gagants des deux parties, car la dilution de la majeure partie des 651 millions de dollars injectés qui préoccupait les

[Text]

removed. In other words, he would have got most of the \$32 per tonne that the government is throwing in as a subsidy.

With respect to the impact of the Double 80 proposal on livestock production in other parts of Canada, first of all, it is our view that... as I have said earlier, the Government of Canada itself has created reams of documentation showing that maintenance of a good strong livestock-feeding industry in western Canada would have little or no impact on other parts of Canada, specifically Quebec. Now I am not competent to judge that work, but I know that a tremendous amount of it was done, and that the government itself is still convinced that work is accurate.

The second thing, I suppose, about the Double 80 is that, because it was a compromise, there would be far less erosion of the money. Far fewer of the dollars would ever have found themselves in the pockets of livestock producers who were in the business of producing grain to feed livestock on their own farms. That was the whole intention—to make sure that the majority of the subsidy went to those producers who were selling grain to export. But at the same time, it was to ensure that when that grain was priced back to the domestic industry, the impact of the subsidy, or at least some part of that impact, was taken out. The way that was done, of course, was by splitting the money initially 80-20; that is, 20% to the railways and 80% to a producer entitlement fund. Secondly, it was to ensure that any producer who asked to get the money direct through some kind of acreage payment would get only 80% of what he was entitled to, so he would immediately give up some part of his money. The work we have done shows that, in fact, the guy who exports grain under the Double 80 proposal will get... instead of \$32 a tonne, which he would get under direct railway payments, he would get about \$29 a tonne, and the guy who feeds livestock on the Prairies would get about \$10 a tonne.

So I think that most of the concerns of Quebec should have been removed. Of course, I think most of the concerns of the grain elevator companies, like the wheat pool, should have been removed too.

Mr. Malone: I would like to follow up.

The Vice-Chairman: You will have to make it quick, because your time is just about up, Mr. Malone; you have about a minute and a half.

Mr. Malone: Thank you, Mr. Chairman. I would like to follow up on the nature of the impact and its relationship to distortion if no change is made. Now if we can assume 45¢ a bushel as a hypothetical figure that a Crow benefit would pay under the present system only for export—and because of grasslands, river basins and the like, and the land suitable only for feed grains in the province—and then, if people here are going to retain feeding operations, they have to match an exporting subsidy with another 45¢ a bushel, is it not fair to

[Translation]

producteurs de grains exportateurs devrait être éliminée. En d'autres termes, ils auraient touché la plus grande partie des \$32 par tonne que le gouvernement versait à titre de subvention.

Quant à l'impact de la double proposition du 80 p. 100 sur la production de bétail dans d'autres parties du Canada, nous sommes tout d'abord d'avis que... comme je l'ai dit auparavant, le gouvernement du Canada a lui-même établi des tonnes de documentation montrant que la conservation d'une industrie forte d'alimentation du bétail dans l'Ouest du Canada aurait peu ou aucune incidence dans d'autres parties du Canada, notamment au Québec. Je ne suis toutefois pas compétent pour juger de ces travaux, mais je sais que de nombreuses recherches ont été faites et que le gouvernement lui-même est toujours convaincu de leur exactitude.

En second lieu, je suppose, au sujet du double concept du 80 p. 100, parce que c'était un compromis qu'il y aura une moins grande érosion monétaire. Beaucoup moins d'argent se retrouvera dans les goussets des producteurs de bétail qui produisent leurs propres grains pour nourrir leur bétail. Telle était l'intention—s'assurer que la majorité des subventions aille aux producteurs qui vendaient leurs grains pour l'exportation. Mais en même temps, il fallait s'assurer que lorsque le grain serait vendu à l'industrie nationale, l'incidence de la subvention, ou du moins une partie de cette incidence, serait prise en compte. La façon de faire consistait naturellement à diviser au départ l'argent selon le principe de 80-20; c'est-à-dire, 20 p. 100 aux chemins de fer et 80 p. 100 à un fonds des producteurs. En deuxième lieu, c'était pour s'assurer que tout producteur qui demandait directement des fonds par l'intermédiaire d'un programme de subventions à la superficie n'obtiendrait que 80 p. 100 du montant auquel il avait droit, pour qu'il remette immédiatement une certaine partie de ses fonds. Les travaux que nous vous effectués montrent que, en fait, la personne qui exporte des grains dans le cadre de la double proposition du 80 p. 100 touchera... au lieu des \$32 la tonne, qu'il obtiendrait par versement direct des chemins de fer environ \$29 la tonne, et la personne qui engraisse son bétail dans les Prairies toucherait environ \$10 la tonne.

Je crois donc que la plupart des craintes du Québec seraient ainsi éliminées. Naturellement, je crois que la plupart des préoccupations des compagnies d'exploitation de silons à grains, comme le pool du blé, devraient également avoir été éliminées.

M. Malone: J'aimerais poursuivre.

Le vice-président: Vous devrez être rapide parce que votre temps est presque écoulé M. Malone; il vous reste une minute et demie.

M. Malone: Merci, monsieur le président. J'aimerais poursuivre sur la nature des incidences et leur rapport avec la détérioration de la situation si aucun changement n'est apporté. Si nous prenons comme hypothèse la somme de 45c. le boisseau qu'un bénéficiaire du Nid-de-Corbeau doit payer, en vertu du présent système, uniquement pour l'exportation—et en raison des herbages, des bassins fluviaux et autres et de la terre qui n'est propre qu'à la culture des céréales fourragères dans la province—et qu'ensuite, si les gens veulent continuer

[Texte]

presume that you actually have double jeopardy? I mean, in that then there is going to be a 90¢ additional cost for feeding? Does not the distortion grow considerably as opposed to any efforts of shrinking, as were originally stated by the federal minister's intentions in his principles, when they were enunciated in February of this year?

The Vice-Chairman: Mr. Mills or Mr. Berg.

Mr. Berg: I cannot answer whether or not there would be double indemnity in that 45¢ export subsidy and 45¢ to offset it. I mean the simple mathematics looks like you might be right. But certainly, to follow up on Mr. Mills' statements about taking care of the dilution and distortion aspects, and keeping whatever you do neutral to the market, the Double 80 solution our committee worked on, along with experts from the Alberta government, satisfied all those concerns. It also addressed itself as to how it affects Quebec and how it affects Ontario, and the effects are very minimal, if at all.

The Vice-Chairman: Mr. Loiselle, please.

Mr. Loiselle: I wish to record some dates which are really important, because you are essentially under the impression that the change in February for this bill is the result only of Quebec. I will give some dates. The first time that we met the coalition in Quebec was in Jonquière last September. We created a subcommittee of the caucus. This committee worked with the UPA, with all the associations in Quebec, and this hard time was before Christmas. When we came with this compromise, sir, it was more under the lobby coming from the pool, coming from the west, than just what happened in Quebec. I think that is really important.

It brings me to my first and only question to you, which is this: Do you feel that today we really have a consensus here in the west about the solution of this matter? I ask that because this committee here, formed by very sincere members of Parliament with open minds on both sides of this table, is trying exactly to find that—I mean, the largest consensus possible.

• 1500

For such a matter, when you are under circumstances for 86 or 90 years, people live with that. The Crow is so emotional. For many days now we have been working trying to get this consensus, but every time we feel the light is coming it disappears.

Do you really feel that there is massive, large, deep consensus in the West about this matter?

The Vice-Chairman: Mr. Berg.

Mr. Berg: Mr. Chairman, I would just like to answer very briefly and then defer again to Mr. Mills.

I think I want to answer the first part of the question on how you determine whether there is a consensus. It is a very

[Traduction]

leur exploitation, ils doivent égaler une subvention d'exportation avec un autre 45c. le boisseau, n'est-il pas juste de présumer que vous avez réellement un double danger? Je veux dire que vous aurez un coût supplémentaire de 90c. pour l'alimentation? Cette disparité ne grandit-elle pas considérablement par opposition à tout effort de contraction, comme l'énonçaient à l'origine les intentions du ministre fédéral en février de cette année?

Le vice-président: M. Mills ou M. Berg.

M. Berg: Je ne peux dire si oui ou non il y aura une double indemnité pour cette subvention à l'exportation de 45c. et les 45c. qu'il faut pour la contrebalancer. Je pense qu'en raison de la logique mathématique vous pourriez avoir raison. Mais très certainement, pour poursuivre dans le sens des déclarations de M. Mills sur le fait qu'il faut s'occuper des aspects de dilution et de distorsion et conserver la neutralité de toutes les mesures prises sur le marché, la double solution du 80 p. 100 que notre Comité a établie, avec des experts du gouvernement de l'Alberta, satisfaisait tous les intéressés. Elle tenait compte également de la façon dont le Québec et l'Ontario seraient touchés, et les effets sont très minimes, s'il en existe.

Le vice-président: Monsieur Loiselle s'il vous plaît.

M. Loiselle: J'aimerais souligner certaines dates qui sont vraiment importantes, car vous me semblez avoir l'impression que les modifications apportées en février à ce projet de loi ne sont dues qu'au Québec. Je vous donne certaines dates. Nous avons rencontré la coalition du Québec pour la première fois à Jonquière, en septembre dernier. Nous avons créé un Sous-comité du caucus. Ce Comité a travaillé très fort avec l'UPA et toutes les associations du Québec avant Noël. Lorsque nous avons proposé ce compromis, monsieur je subissais davantage les pressions venant du pool, de l'Ouest, que celles du Québec. Je crois que c'est très important.

Cela m'amène à vous poser ma seule et unique question qui est: Estimez-vous qu'aujourd'hui nous avons réellement l'unanimité générale dans l'Ouest au sujet de la solution à cette question? Je vous pose cette question car ce Comité ici présent, formé de députés très honnêtes, à l'esprit ouvert, tout autour de cette table, essaie exactement d'y arriver—je veux dire d'arriver à l'accord le plus général possible.

Lorsque les mêmes conditions persistent pendant 86 ou 90 ans, les gens viennent à l'accepter. La question du Nid-de-Corbeau est une question de sentiment. Nous essayons d'arriver à un consensus depuis de nombreux jours, mais chaque fois que nous croyons toucher au but, celui-ci s'éloigne.

Croyez-vous qu'il y a un consensus général et profond à ce sujet dans l'Ouest?

Le vice-président: Monsieur Berg.

M. Berg: Monsieur le président, j'aimerais simplement répondre très brièvement et ensuite donner de nouveau la parole à M. Mills.

Je voudrais répondre à la première partie de la question, c'est-à-dire la marche à suivre pour atteindre un consensus. Le

[Text]

difficult thing to determine. As I mentioned in my introductory remarks, in our organization, which is cattle producers, when we did a poll of our delegates we found that in excess of 90% were pool members. So if this is looked on as a difficulty in consensus between the pool and the rest of the livestock and grain organizations in western Canada, how do you separate that when we have 90% of our members also pool members and our members tell us very unequivocally that the direction we are going is the right direction?

So a consensus is very difficult, but for your edification we are coming closer to being able to sift that out to make an analysis of that because we have a ground swell of member discontent building in the pool organization at the present time. To determine that may end up in a plebiscite situation, but we agree that it is a very difficult thing at this point in time to assess.

I would like to refer the rest of the question to Mr. Mills.

Mr. Mills: Mr. Chairman, I think it is meritorious that the government is trying to develop a consensus or is looking for a consensus from western Canada. I suspect . . .

An hon. Member: From Canada.

Mr. Mills: From Canada. I suspect you will never get a complete consensus on a bill that is as complex as this. It seemed to us that the government had in the past gone through all the research, the discussion, the Gilson process and had come up with what they considered to be the best possible compromise for all concerned. They subsequently abandoned it.

But, if you are looking for consensus, there is one consensus that you will get from all farm organizations that I know of in western Canada, and that is that the government must find some way of dealing with the problems you will create for the livestock industry and the value-adding industry in this bill.

Mr. Loiselle: If I may . . .

The Vice-Chairman: Time up, sir. I call on Mr. Towers. Mr. Towers, please.

Mr. Towers: Thank you very much, Mr. Chairman. One of the points that I think probably has not received much attention relates to the distortion that would take place if something happens to our livestock industry in Alberta. Perhaps members are too young around the table to remember, but I can remember that there was a certain portion of land, and a lot of it in Alberta, called the Palliser Triangle, and at that time Captain Palliser suggested that land should never be broken up. Therefore I think there is a great danger that we could—and it has been touched on earlier: they are trying to bring land in Alberta in production of grain where it will probably cost more than would be received out of it.

[Translation]

processus pose de nombreuses difficultés. Comme je l'ai mentionné au début, lorsque nous avons fait un sondage auprès des représentants de notre organisation des producteurs de bétail, nous avons constaté que plus de 90 p. 100 des personnes étaient membres du «pool». Par conséquent, si l'on juge que les conditions entravent les possibilités de consensus entre les membres du groupement et le reste des organisations de producteurs de bétail et de grains dans l'Ouest canadien, comment peut-on trancher la question lorsque 90 p. 100 de nos membres sont également membres du «pool», et que nos membres nous disent sans équivoque que notre orientation est la bonne?

Il est donc difficile d'atteindre un consensus mais, nous serons bientôt en mesure d'éclaircir tout cela et d'analyser la situation, ce qui est nécessaire puisque les membres du «pool» sont actuellement de plus en plus mécontents. Nous risquons d'être tenus de recourir au plébiscite, mais nous admettons qu'il est actuellement très difficile d'évaluer la situation.

Je cède la parole à M. Mills pour qu'il réponde au reste de la question.

M. Mills: Monsieur le président, je crois que le fait que le gouvernement tente d'atteindre un consensus ou qu'il cherche à ce que l'Ouest du Canada donne son consentement est méritoire. Je soupçonne . . .

Une voix: Un consensus au Canada?

M. Mills: Un consensus au Canada. Je doute qu'il soit possible d'établir un consensus dans l'ensemble du pays au sujet du projet de loi aussi complexe que celui-ci. Il nous semblait que le gouvernement avait déjà effectué toutes les recherches, et que le rapport Gilson avait permis de consentir à un compromis des plus équitables pour toutes les parties concernées. Cette solution a été abandonnée ultérieurement.

Mais si vous tenez à établir un consensus, je crois que toutes les organisations d'agriculteurs que je connais dans l'Ouest du Canada s'entendront sur le fait que le gouvernement doit trouver une façon de résoudre les problèmes qui seront suscités auprès de l'industrie de l'élevage et de l'industrie complémentaire par ce projet de loi.

M. Loiselle: Permettez-moi de . . .

Le vice-président: Votre temps est écoulé, monsieur. Monsieur Towers à vous la parole.

M. Towers: Merci beaucoup, monsieur le président. Un sujet qui, selon moi, n'a sans doute pas été analysé de façon appropriée, ce sont les difficultés qui seraient suscitées si l'industrie de l'élevage en Alberta était menacée. Les membres sont sans doute trop jeunes pour se rappeler les problèmes du Palliser Triangle. Je me souviens qu'il y avait une certaine région de l'Ouest, surtout en Alberta, que l'on nommait le Palliser Triangle, à cette époque, le capitaine Palliser avait dit que cette zone de terre ne devrait jamais être divisée. Par conséquent, je crois qu'il y a un grand danger—nous en avons déjà traité antérieurement: ils désirent cultiver le grain sur certaines terres de l'Alberta où le coût de production risque d'être plus élevé que les recettes.

[Texte]

One of the areas that I think is quite significant and not enough attention has been given to also is something you mentioned in your brief where you said that in the last two years Alberta has increased beef exports to the United States by 40%.

• 1510

Now, when we are out on the hustings, one of the arguments we get from a lot of people who are opposed to the Alberta Commission report is this: if we go that route, then everybody is going to go into the production of livestock. Does this create any problem for you? Do you feel that you would have enough markets available to you if people were to move from the grains industry into beef production? Certainly, it would be a benefit to our land if we moved in that direction, whereas it would be a disbenefit if we moved in the other direction.

Mr. Mills: Well, with respect to the first point, Mr. Chairman, again I am not a soil scientist. I would hesitate to trample on that area. However, I have listened to many soil scientists who have suggested very, very serious concerns about the way in which our soil quality is deteriorating under many of the existing production processes which we are following.

There is no doubt at all that this bill will accentuate some of those problems, in that it will encourage people to produce grain, again to get access to a subsidy. They will do it not on the basis of whether it is good for their land, but purely because that is where the subsidy money is.

We are losing 100,000 acres of soil a year in the Prairies to salinity, and much of that comes from the cropping regimes and the lack of proper soil management and rotational systems. That, I think, is a very, very serious concern.

With respect to the markets which are there for livestock production, I would make two points.

Point number one is this: our argument about C-155 is that we are trying to protect the livestock industry we already have, not necessarily to see a huge explosion in livestock production. If this Bill passes in its present form, we are quite convinced that what we have will gradually erode. So that is our main concern. But even if there were some slight expansion in livestock production in western Canada, as I pointed out, our own domestic market is naturally growing steadily by population, if not by consumption. We do have easy access to this huge U.S. market, where we have already found that our beef is very acceptable, where we can develop an ongoing market, and where we have already started to develop such a market. In addition, we have been selling more and more beef, in fact, in other export markets. We are now selling beef to the United Kingdom, something we have not done since way back, I think since the 1940s.

The Vice-Chairman: A quick question, Mr. Towers, and that winds it up.

[Traduction]

En outre, je crois qu'il y a un autre domaine d'une importance particulière auquel nous n'avons pas accordé une attention suffisante, et que vous mentionnez dans votre mémoire; depuis deux ans, les exportations de boeuf de l'Alberta aux États-Unis ont augmenté de 40 p. 100.

Maintenant que nous sommes en campagne, de nombreuses personnes qui s'opposent à la Commission de l'Alberta invoquent l'argument suivant: Si nous choisissons cette voie, tous les agriculteurs se livreront à la production du bétail. Avez-vous songé aux problèmes qui seraient suscités? Croyez-vous qu'il y a suffisamment de marchés pour que les producteurs de grains se livrent à la production du bétail? Nos terres en seraient certainement favorisées, tandis que la situation serait inversée si tous les agriculteurs se livraient à la production du grain.

M. Mills: Monsieur le président, en ce qui concerne la première partie de la question, je vous signale de nouveau que je ne suis pas un spécialiste des sols. J'hésite à traiter cette question. Toutefois, j'ai écouté de nombreux pédologues qui m'ont fait part de très graves préoccupations au sujet de la détérioration de la qualité de nos terres provoquée par des méthodes actuelles de production.

Il n'y a aucun doute que le projet de loi accentuera certains problèmes, puisqu'il encourage les agriculteurs à cultiver des céréales pour obtenir des subventions. Les agriculteurs ne songeront pas au bien de leurs terres, mais seront tout simplement attirés par les subventions.

Nous perdons 100,000 acres de terre par an dans les Prairies en raison de l'augmentation du taux de salinité, et cette situation est, dans une grande mesure, due aux plans d'assolement et à une gestion des sols et aux systèmes de rotation non appropriés. Selon moi, il s'agit de problèmes très graves.

En ce qui concerne les marchés du bétail, j'ai deux points à signaler.

D'abord, nous nous opposons au projet de loi C-155 afin de protéger l'état actuel de l'industrie de l'élevage et non pas pour augmenter outre mesure la production du bétail. Si le projet de loi est adopté sans modification, nous sommes presque certains que la situation actuelle se détériorera graduellement. Voilà notre principale préoccupation. Même s'il y a une légère augmentation de la production de bétail dans l'Ouest du Canada, comme je l'ai mentionné, notre marché national augmente naturellement de façon constante en raison de l'augmentation de la population, si ce n'est pas à cause d'une consommation accrue. Le vaste marché des États-Unis nous est effectivement facilement accessible; notre bétail satisfait à ses exigences, la demande se poursuivra et nous exploitons déjà les possibilités de ce marché. En outre, nous vendons de plus en plus de bœuf sur d'autres marchés d'exportation. Nous vendons actuellement nos produits au Royaume-Uni, ce qui ne s'était pas fait depuis, je crois, les années 40.

Le vice-président: Vous pouvez poser une brève question, monsieur Towers, puis ce sera tout.

[Text]

Mr. Towers: Thank you very much. Has the industry gone out and found that market for itself? Who really has developed that market in the last two years?

Mr. Mills: The market in the Pacific northwest and California has been basically developed by the packing industry. It has been looking around for markets for a specific type of cattle which we produce here, cattle which are very acceptable in the United States. As far as markets in other countries are concerned, it has been basically developed by a joint program with the Alberta Cattle Commission, the Government of Alberta and the industry. In our opinion, of course, this is a very useful example of how the different components of the industry can work together to create markets.

The Vice-Chairman: This concludes the questioning of this set of witnesses.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, I have just a brief supplementary, I think, for clarification.

The Vice-Chairman: A brief supplementary. Go ahead.

Mr. Benjamin: It is a double-barrelled one. I heard the witness say that he is not looking for any explosion in livestock production if a bill should be passed that suits his views. On the other hand, he said that there is all this potential market in California and the northwest United States. Does he really believe that, once that market gets to any given size, the U.S. producers, processors, and packers are going to hold still? How many times has the border been shut down in the last 30 years?

Secondly, do the members of the Alberta Livestock Association really feel good about proposing and demanding that their neighbours who grow grain should pay a lot more money and have a lot less income? Does that really make you feel good?

The Vice-Chairman: Thank you, Mr. Benjamin. Mr. Mills.

Mr. Mills: I suspect that the latter part of the question was rhetorical, Mr. Chairman.

Mr. Benjamin: No it was not. It is what you are demanding. It is what you are asking.

Mr. Mills: I thought we had said very clearly that is not what we want, and I reiterate it, in case Mr. Benjamin did not hear me.

As far as the access to the United States is concerned, as I tried to say, we do not see a large increase in the production of beef cattle in Alberta if the constraints, the inequities, in Bill C-155 are removed. We certainly do not see any real problem in selling what relatively small amounts of beef we would export to California. We do meet very regularly with the National Cattlemen's Association, which represents cattle producers in the United States and which is a very powerful lobby with their administration. We have been in touch with

[Translation]

M. Towers: Merci beaucoup. L'industrie a-t-elle obtenu ce marché d'elle-même? Qui en réalité a développé ce marché au cours des deux dernières années?

M. Mills: Le marché du nord-ouest de la région du Pacifique et de la Californie a principalement été créé par l'industrie de conditionnement. Celle-ci voulait créer des marchés pour un type précis de bétail produit au Canada et qui est fort bien accepté sur les marchés des États-Unis. En ce qui concerne les marchés créés dans les autres pays, ils ont été créés principalement au titre d'un programme mixte mis en oeuvre par la Commission des éleveurs de l'Alberta, le gouvernement de l'Alberta et l'industrie. Selon nous, il s'agit évidemment d'un exemple fort utile de collaboration entre les divers éléments de l'industrie en vue de créer des marchés.

Le vice-président: La période de questions est terminée pour cette série de témoins.

M. Benjamin: Monsieur le président, j'aimerais poser une brève question supplémentaire qui nous permettra, je crois, d'éclaircir les choses.

Le vice-président: D'accord, posez votre brève question supplémentaire.

M. Benjamin: Il s'agit, en fait, d'une double question. Le témoin a signalé qu'il ne s'attend pas à une augmentation démesurée de la production du bétail si un projet de loi qui lui convient devait être adopté. Toutefois, il nous a parlé des possibilités de marchés en Californie et dans le nord-ouest des États-Unis. Croit-il réellement que dès que ce marché se sera développé les producteurs, les préparateurs et conditionneurs de viande des États-Unis ne réagiront pas? Combien de fois les exportations ont-elles été arrêtées au cours des 30 dernières années?

Deuxièmement, les membres de l'Association des éleveurs de l'Alberta veulent-ils réellement proposer et exiger que leurs voisins qui cultivent le grain aient des coûts de production plus élevés et des recettes moindres? Êtes-vous réellement satisfait de ces conditions?

Le vice-président: Merci, monsieur Benjamin. Monsieur Mills, à vous la parole.

M. Mills: Je soupçonne que la deuxième partie de la question était une simple question de rhétorique, monsieur le président.

M. Benjamin: Non, ce n'en était pas une. C'est ce que vous exigez. C'est ce que vous demandez.

M. Mills: Je croyais que nous avions précisé qu'il ne s'agissait pas de notre objectif, et je le répète, au cas où M. Benjamin ne m'aurait pas entendu.

En ce qui concerne l'accès au marché des États-Unis, comme j'ai essayé de l'expliquer, nous ne prévoyons pas une augmentation considérable de la production du bétail en Alberta si les contraintes, les inégalités du projet de loi C-155 sont éliminées. Nous ne croyons réellement pas que le fait d'exporter un nombre relativement petit de têtes de bétail en Californie créerait de graves problèmes. Nous nous réunissons régulièrement avec le *National Cattlemen's Association* qui représente les producteurs de bétail des États-Unis et qui a une

[Texte]

the Assistant Secretary of Agriculture down there. The U.S. is very happy to see more bilateral arrangements developed between Canada and the United States with respect to beef trade.

Mr. Benjamin: Then what are you worried about?

The Vice-Chairman: Thank you, Mr. Mills. I would like to call on Mr. Mazankowski.

Mr. Mazankowski: Thank you, Mr. Chairman. On a point of clarification. You are basing your argument essentially on the method of payment. The Canadian Cattlemen's Association appeared before us last week. Their representative, Mr. Jones, implied that if the method of payment were not modified, or if the livestock industry were not redressed in a more positive fashion than that which is contained in the bill, they might have to consider whether all beef and beef products should be put under a statutory freight rate or a Crow rate. I notice that on page 19 of your brief, in your concluding section, "Proposed Changes to Bill C-155", you say that somewhere in the bill provision should be made for the government to add new crops and products, including livestock and meat, under the legislation.

• 1520

Mr. Mills: I think, Mr. Chairman, that we would hate to see us get to the point of having to do that. However, what we are saying is that if the legislation goes on unamended . . . Let us hope that is not the case; let us hope it is amended reasonably. But if it does not get amended to deal with the problem of the rate inequity, we would like to see the opportunity within the bill for us, down the road, if we start to see serious erosion of our livestock industry, to make that kind of application to the government.

In our opinion, it is not the way to go. We have suggested the route to go, and that is to take the inequity out of the pricing system. But if they do not do that, we really only have three options: to watch our industry decline, which of course is really not an option for us nor, I suspect, for the provincial government; to establish offsetting programs at the provincial level, which could be terribly disruptive and lead to all kinds of other problems in the industry; or to establish some federal provisions to deal with the problem, which at this point, of course, the federal government does not suggest it is going to do.

Mr. Mazankowski: Thank you, Mr. Chairman.

The Vice-Chairman: Thank you.

I want to thank the representatives of the Alberta Cattle Commission for their presence here or their appearance here this afternoon.

[Traduction]

grande influence auprès de leur administration. Nous avons consulté le secrétaire adjoint de l'Agriculture des États-Unis. Le pays est très heureux de signer des accords bilatéraux avec le Canada en ce qui concerne le commerce du bétail.

Mr. Benjamin: Qu'est-ce qui vous inquiète alors?

Le vice-président: Merci, monsieur Mills. Monsieur Mazankowski, à vous la parole.

M. Mazankowski: Merci, monsieur le président. Une question de précision. Vous fondez essentiellement votre argument sur le mode de paiement. L'Association canadienne des éleveurs s'est présentée devant nous la semaine dernière. Leur représentant, M. Jones, nous a laissé à entendre que si le mode de paiement n'était pas modifié, ou s'il n'y avait pas moyen de redresser l'industrie de l'élevage de façon plus appropriée que par les méthodes proposées dans le projet, ils seraient peut-être contraints d'envisager de soumettre tous les producteurs de bétail et de produits de boeuf à un tarif de transport prescrit par la loi ou à un tarif du Nid-de-Corbeau. Je remarque qu'à la page 19 de votre mémoire, dans votre conclusion intitulée «Mes modifications proposées au projet de loi C-155», vous dites que, quelque part dans le projet de loi, il devrait être prévu que le gouvernement puisse ajouter de nouvelles récoltes et de nouveaux produits, notamment le bétail et la viande, dans la loi.

M. Mills: Je pense, monsieur le président, que nous détestons en arriver à devoir faire cela. Toutefois, ce que nous disons est que si cette loi est adoptée sans être modifiée . . . espérons que cela ne se fera pas comme cela, espérons qu'elle sera raisonnablement modifiée. Si elle n'est pas modifiée à cause de l'inéquité du tarif, nous aimerions que le projet de loi proposé nous donne ultérieurement la possibilité de faire ce type de demande au gouvernement si nous commençons à voir que notre industrie de l'élevage est sérieusement affectée.

A notre avis, ce n'est pas la façon de procéder. Nous avons proposé une route à suivre, elle consiste à supprimer l'inéquité du système d'établissement des prix; mais s'ils ne le font pas, il ne nous reste réellement que trois possibilités: voir notre industrie décliner, ce qui ne constitue réellement pas une option pour nous ni, je l'imagine, pour le gouvernement provincial; adopter des programmes de compensation à l'échelle provinciale, ce qui pourrait être très perturbateur et pourrait soulever d'autres problèmes de tous les types dans l'industrie ou inclure certaines clauses permettant au gouvernement fédéral de résoudre le problème ce que, pour le moment, le gouvernement fédéral ne semble pas indiquer que c'est ce qu'il va faire.

M. Mazankowski: Merci, monsieur le président.

Le vice-président: Merci.

Je veux remercier le représentant de l'Alberta Cattle Commission pour être venu ici et être apparu devant nous cet après-midi.

[Text]

Before these gentlemen leave, I would ask the members of the committee if they would agree that the full brief of the Alberta Cattle Commission be appended to today's hearings.

Some hon. Members: Agreed.

The Vice-Chairman: I now ask three groups, the Western Stock Growers Association, Alberta Feed Grain Users Association...

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, I have a question of privilege.

The Vice-Chairman: Just a moment, please. I will also ask the Alberta Cattle Feeders Association to come forward. These will come to this table as three separate groups, and we will deal with them in sequence.

Now what is your question of privilege?

Mr. Benjamin: *Inaudible—Editor*

I thought I knew something about railroading.

The Vice-Chairman: We have to move along and have the next group here. We are 15 minutes behind our schedule now.

Mr. Taylor: Point of order.

The Vice-Chairman: Yes, Mr. Taylor.

Mr. Taylor: I just want to raise an objection. I have had my hand up seven times. You have ignored it every time. If we cannot say what we want to at this table, we will say it to the press afterwards. This is no way to run a hearing.

An hon. Member: Hear, hear.

The Vice-Chairman: Mr. Taylor, I would like to point out to you that Mr. Mazankowski, Mr. Mayer, and Mr. Taylor, were left on the agenda. You can be the first to question the next group.

Mr. Taylor: That does not satisfy me at all.

The Vice-Chairman: That is fine, sir. You can deal with your chairman of your steering committee, who agreed to these terms and laid them down with our committee.

Mr. Taylor: You did not even advertise the meetings properly.

An hon. Member: That is true.

An hon. Member: Gordon, I told you that two months ago.

The Vice-Chairman: Could I ask those sitting at the witness table what group they represent?

Mr. Ian Watt (President, Western Stock Growers Association): We represent the Western Stock Growers Association.

The Vice-Chairman: The Western Stock Growers Association, the three of you.

Mr. Watt: Yes.

The Vice-Chairman: Are there present any other members of the Alberta Feed Grain Users Association? Okay. Well, we

[Translation]

Avant que ces messieurs partent, je voudrais demander aux membres du Comité s'ils seraient d'accord pour que le mémoire entier de l'Alberta Cattle Commission soit annexé au procès-verbal des audiences d'aujourd'hui.

Des voix: D'accord.

Le vice-président: Je demande maintenant à trois groupes, la Western Stock Growers Association, l'Alberta Feed Grain Users Association...

M. Benjamin: Monsieur le président, j'ai une question de privilège.

Le vice-président: Un moment, s'il vous plaît. Je demande également à l'Alberta Cattle Feeders Association de se présenter. Ces associations se présentent devant nous séparément et nous allons les entendre l'une après l'autre.

Maintenant, quelle est votre question de privilège?

M. Benjamin: *Inaudible—Editeur*

Je pensais que je savais quelque chose sur les transports par chemin de fer.

Le vice-président: Nous devons continuer et entendre le prochain groupe. Nous avons 15 minutes de retard maintenant.

M. Taylor: J'invoque le Règlement.

Le vice-président: Oui, monsieur Taylor.

M. Taylor: Je veux simplement soulever une objection. J'ai levé la main sept fois. Vous l'avez ignoré chaque fois. Si nous ne pouvons pas dire ce que nous voulons à cette table, nous le dirons à la presse plus tard. Ce n'est pas une bonne façon de diriger une audience.

Une voix: Bravo, bravo.

Le vice-président: Monsieur Taylor, j'aimerais vous rappeler que M. Mazankowski, M. Mayer et M. Taylor figuraient sur l'ordre du jour. Vous pouvez être le premier à poser des questions au prochain groupe.

M. Taylor: Cela ne me satisfait pas du tout.

Le vice-président: C'est bien, monsieur. Vous pouvez en parler au président de votre Comité directeur qui a accepté ces conditions et les a communiquées à notre Comité.

M. Taylor: Vous n'avez même pas annoncé publiquement les réunions de la façon appropriée.

Une voix: C'est vrai.

Une voix: Gordon, je vous ai dit cela il y a deux mois.

Le vice-président: Puis-je demander aux personnes assises à la table des témoins quel groupe elles représentent?

M. Ian Watt (président, Western Stock Growers Association): Nous représentons la Western Stock Growers Association.

Le vice-président: La Western Stock Growers Association, tous les trois.

M. Watt: Oui.

Le vice-président: D'autres membres de l'Alberta Feed Grain Users Association sont-ils présents? Très bien. Nous

[Texte]

will take you one at a time. Proceed, if you will. Summarize your brief, give your name and address, and advise us who your companions are.

Mr. Watt: Thank you, Mr. Chairman. Madam Côté, gentlemen.

The Western Stock Growers Association is very pleased to be able to participate in the debate on Bill C-155. With us is Pat Rutledge from east-central Alberta, Vice-President of the Western Stock Growers Association; also Mr. Hugh Lynch-Staunton from southwestern Alberta. He is a past president. As for myself, I come from west-central Alberta.

I would like to leave this committee with several basic fundamentals.

The livestock industry, the production of livestock, is nothing more nor less than a vehicle to market the production from the land. As was mentioned by the previous witnesses, the Alberta livestock industry markets in the neighbourhood of 8 million metric tonnes of feed grains; that is marketed as the highly processed product, red meat. Any program that changes the actual price of a product from the farm gate creates serious distortions in primary production.

The Western Stock Growers records indicate that they were concerned about statutory grain rates 25 years ago. More recently, our initial position was that of user-pay. It has seen been compromised several times, and at the present time we support the Double 80 proposal.

At this time, I would like to turn it over to Mr. Lynch-Staunton who will further clarify the dilemma in which we find ourselves in western Canada.

Mr. Hugh Lynch-Staunton (Past President, Western Stock Growers Association): Thank you, Mr. Chairman. One of our dilemmas today has been to try to find out things that you have not heard a million times before or have not made up your mind about, and to say it better than somebody else. We know you are bound to have heard most of the facts on all sides of the subject. But at the same time, we also have to convince you how serious the ramifications of this bill are if the method of payment is applied in what we consider to be the wrong fashion.

You are all aware that in study after study the technical people indicate that our position makes the most economic sense. It is hard for us to argue and to continue when people say, yes, we are right, but there just are not enough of us who feel that way.

The other thing we feel has been applied here—I guess that is a fact of political life—is the numbers game. We probably realize that you are getting this feeling, and this is part of the process.

A few things have not come up—at least I have not heard them publicly—that I would like to mention. These are the relative economic strengths of sectors of agriculture and some

[Traduction]

allons vous entendre un par un. Commencez, s'il vous plaît. Résumez votre mémoire, donnez vos noms et adresses et dites-nous qui sont les personnes qui vous accompagnent.

M. Watt: Merci, monsieur le président. Madame Côté, messieurs.

La *Western Stock Growers Association* est très heureuse de pouvoir participer au débat sur le projet de loi C-155. Nous avons avec nous Pat Rutledge, du centre-est de l'Alberta, vice-président de la *Western Stock Growers Association* et également M. Hugh Lynch-Staunton, du sud-ouest de l'Alberta. C'est un ex-président de l'Association. Quant à moi, je viens du centre-ouest de l'Alberta.

Je désire exposer à ce Comité plusieurs principes fondamentaux.

L'industrie de l'élevage, la production du bétail, n'est ni plus ni moins qu'un moyen de commercialiser la production agricole. Comme l'ont mentionné les témoins précédents, l'industrie de l'élevage de l'Alberta commercialise environ huit millions de tonnes métriques de grain de provende qui sont commercialisées à l'état de produit pré-transformé: de la viande crue. Tout programme qui modifie le prix actuel d'un produit à partir de l'exploitation agricole crée de sérieuses distorsions dans la production primaire.

Les dossiers de la *Western Stock Growers* indiquent que ses membres se préoccupaient du tarif de transport du grain il y a 25 ans. Plus récemment, nous étions d'avis que c'est l'utilisateur qui doit payer. Cette position a été modifiée plusieurs fois et, actuellement, nous appuyons la proposition 80-80.

Maintenant, je voudrais passer la parole à M. Lynch-Staunton qui expliquera de façon plus complète le dilemme dans lequel nous nous trouvons dans l'ouest du Canada.

M. Hugh Lynch-Staunton (ex-président, Western Stock Growers Association): Merci, monsieur le président. L'une de nos difficultés actuelles a été d'essayer de trouver des choses que vous n'avez pas entendues un million de fois auparavant ou à propos desquelles vous n'avez pas encore pris position et de le dire mieux que quelqu'un d'autre. Nous savons qu'il est certain que vous avez entendu la plupart des faits relatifs à tous les aspects du sujet. Mais, en même temps, nous devons également vous dire que les conséquences de ce projet de loi sont très sérieuses si la méthode de paiement est appliquée d'une façon que nous considérons être mauvaise.

Vous savez tous que dans de nombreuses études les techniciens ont indiqué que notre position est la meilleure du point de vue économique. Il nous est difficile de discuter et de continuer lorsque les gens disent, oui, nous avons raison, mais ceux d'entre nous qui pensent comme cela ne sont pas suffisamment nombreux.

L'autre chose qui, nous le pensons, a été appliquée ici... je pense que c'est un fait de la vie politique... est la loi du grand nombre. Nous comprenons que vous éprouvez ce sentiment et que cela fait partie du processus.

Quelques faits n'ont pas été signalés... tout au moins je ne les ai pas entendus en public... et je voudrais les indiquer. Ils concernent les forces économiques relatives des secteurs de

[Text]

of the things we think are behind their relative strengths. I think it is fair to say that the livestock industry, at least in western Canada, historically has enjoyed more relative strength than some of the other farm products. In our view, one of the big reasons is that we have had the freedom and flexibility to move with the markets, to make quick decisions, and to adjust to the times.

This type of flexibility will leave us with the wrong application of the Crow. The trouble is that it need not be that way. The freedom of choice option, or the 80-80, does give the various people of philosophical divergent views a chance to actually apply this money in the way they see fit. We can have it. We can resolve the problem.

Our big loss, in a way, is in opportunity, as much as anything else. It is not just an opportunity in industry and in jobs, but it is the opportunity for the whole agricultural industry to be independent, to be strong, and not to be dependent on the whims of government.

The other alternative is that agriculture should be just a poor country cousin. Really, the decision is going to be up to your committee. Thank you.

The Vice-Chairman: Thank you. I think we are ready for questions now. I call on Mr. Mayer.

• 1530

Mr. Mayer: Thank you very much, Mr. Chairman. I certainly welcome the Western Stock Growers here. I believe you are probably the oldest stock growers organization in the country so we are very happy to have you here.

How much time do I have, Mr. Chairman, by the way?

The Vice-Chairman: Five minutes.

Mr. Mayer: That is not a long time.

I would like to ask you a couple of, if I can, general questions and then ask you specifics. We have heard a lot of concerns expressed about the method of payment. I think I would sooner address some of the other things in the bill, but are you aware of any studies that have been done that indicate if some of the increases in prices that producers have received for grain as a result of a transportation subsidy have been capitalized back into the cost of land and therefore served to drive the price of land up or hold it up? I would like to hear somebody address that kind of a problem before we get back to Ottawa, and hear it from producers, if I could.

Mr. Watt: Mr. Chairman, yes, we have heard that argument. We do not necessarily agree with it. We feel that the supply and demand will look after the economics.

Mr. Mayer: So you would not put a lot of credence in that kind of an argument?

[Translation]

l'agriculture et certaines des choses que nous pensons sont masquées par leurs forces relatives. Je pense qu'il est équitable de dire qu'au moins dans l'ouest du Canada la force relative de l'industrie de l'élevage a toujours été plus forte que celle d'autres produits agricoles. A notre avis, l'une des principales raisons de cet état de chose est que nous avons eu la liberté et la souplesse nécessaires pour évoluer avec les marchés, prendre rapidement des décisions et suivre le cours des choses.

Nous ne disposerons plus de ce type de souplesse si la loi sur les tarifs de transport est mal appliquée. Il n'est pas nécessaire qu'il en soit ainsi. L'option de la liberté de choix ou du 80-80 donne à différentes personnes qui ont des opinions divergentes à ce sujet une chance de voir distribuer cet argent de la façon qu'elles pensent être appropriée. Nous pouvons le faire. Nous pouvons résoudre ce problème.

Notre grande perte, d'une certaine façon, est celle d'une possibilité, tout autant qu'autre chose. Ce n'est pas juste une possibilité pour l'industrie et pour créer des emplois mais c'est la possibilité pour l'ensemble de l'industrie agricole d'être indépendante, d'être forte et de ne pas dépendre des caprices du gouvernement.

L'autre possibilité est que l'agriculture doit être seulement un membre pauvre de la famille. En réalité, la décision sera laissée à votre Comité. Merci.

Le vice-président: Merci. Je pense que vous êtes prêts à répondre à des questions maintenant. Je donne la parole à M. Mayer.

M. Mayer: Merci beaucoup, monsieur le président. Je souhaite la bienvenue à la *Western Stock Growers Association* ici. Je crois que vous êtes probablement la plus ancienne organisation d'éleveurs de bétail au pays; nous sommes donc très heureux de vous compter parmi nous.

Combien de temps, ai-je, monsieur le président, à propos?

Le vice-président: Cinq minutes.

M. Mayer: Ce n'est pas long.

J'aimerais, si je peux, vous poser quelques questions générales et quelques questions précises. Nous avons entendu beaucoup de doléances concernant la méthode de paiement. Je pense que j'aimerais aborder plutôt certains autres aspects du projet de loi, mais savez-vous si des études indiquent si certaines augmentations de prix accordées aux producteurs pour les grains, à la suite d'une subvention pour le transport, ont été capitalisées dans le coût des terres, et par conséquent, ont servi à augmenter les prix des terres ou à les maintenir à un niveau élevé? J'aimerais que les producteurs abordent ce genre de problème avant que nous retournions à Ottawa, si c'est possible.

M. Watt: Monsieur le président, oui, nous avons entendu ce raisonnement. Nous ne sommes pas nécessairement d'accord. Nous estimons que le jeu de l'offre et de la demande réglera la question économique.

M. Mayer: Donc, vous n'accorderiez pas foi à ce genre de raisonnement?

[Texte]

Mr. Watt: No, we do not.

Mr. Mayer: Tell me—and we have asked other witnesses this—how the stock growers would view this issue. As a bill, does it address the transportation issues or policies in the country, or does it address the developmental policies or issues, or should it address a combination of both? How do you view it from that standpoint? It is a large question stated very simply, but we do not have a lot of time.

Mr. Lynch-Staunton: I am sorry I cannot give you a complete answer to that. There is a distortion which you are aware of. Our priority is to have that distortion removed. We would like it removed in such a way that it does not lock us into some sort of a bureaucratic structure for the rest of whatever, and it can be done in such a way to remove the distortions and let various aspects of the industry move along with each individual making the best decision for him.

Mr. Mayer: So from that I take it you would like to see this bill, if at all possible, address both the transportation and the economic development aspects of the west.

Mr. Lynch-Staunton: I am always afraid when people say that they are going to address the economic development, because that sort of implies that you know what that is going to be better than I do. I suppose the answer is yes, but I am a little afraid when you try to do too many things for me.

Mr. Mayer: One other thing I find curious, I guess, to some extent. The Province of Ontario has a fairly large beef industry—I think larger than Quebec if you take beef and hogs together. They basically are as far away from western Canada as Quebec is. Do you have any comments on why the Province of Ontario has not raised the same kind of objections to Bill C-155 as the Province of Quebec has? It seems to me that those two provinces are situated fairly similarly, but one province has raised a lot of concern over it and the other one has not.

Mr. Lynch-Staunton: I do not think I can comment on it. I am sorry.

The Vice-Chairman: Thank you, Mr. Mayer. I call on Mr. . . .

Mr. Mayer: Could I have one other brief question? Five minutes goes very quickly and there are a lot of issues.

Let me ask you about the inflation factor that the producers are being asked to pick up in terms of the producers picking up the first 3% and then 6%. One of the concerns I have is that if there is no incentive on behalf of the railways to improve efficiencies I would suspect they are going to do everything they can to make their costs look as high as they can. Do you have any comments on the position that Unifarm had in the sense that they suggested that there be some sharing of costs by the railways instead of a total abolition of any sharing by

[Traduction]

M. Watt: Non, pas du tout.

M. Mayer: Dites-moi, et nous avons posé cette question à d'autres témoins, quel est le point de vue des éleveurs de bétail sur cette question. Est-ce qu'à titre de projet de loi, ce point de vue aborde les questions ou les politiques de transport au pays, ou aborde-t-il les politiques ou les questions de développement, ou devrait-il aborder une combinaison des deux? Comment le voyez-vous sous cet angle? C'est une vaste question énoncée très simplement, mais nous n'avons pas beaucoup de temps.

M. Lynch-Staunton: Je suis désolé, je ne puis vous donner une réponse complète à cette question. Il existe une distorsion que vous connaissez. Notre priorité consiste à éliminer cette distorsion. Nous aimerions l'enlever de manière à ce que nous ne soyons pas emprisonnés dans une espèce de structure bureaucratique pour un temps indéterminé. Cela peut être fait de manière à éliminer les distorsions et permettre aux divers aspects de l'industrie de fonctionner sous la gouverne de chaque personne prenant la meilleure décision en ce qui la concerne.

M. Mayer: Donc, si je comprends bien, vous aimeriez que ce projet de loi, si c'est possible, porte sur les aspects du transport et du développement économique pour l'Ouest.

M. Lynch-Staunton: Je suis toujours craintif lorsque quelqu'un mentionne qu'il s'occupera du développement économique, parce que cela signifie en quelque sorte que vous savez mieux que moi ce qui sera le meilleur. Je suppose que la réponse est affirmative, mais je suis un peu craintif lorsque vous essayez de faire trop de choses pour moi.

M. Mayer: Autre chose que je trouve curieux jusqu'à un certain point. La province de l'Ontario a une industrie d'élevage de boeuf assez importante, je pense qu'elle est plus importante que celle du Québec, le boeuf et le porc mis ensemble. Fondamentalement, l'Ontario est aussi loin de l'Ouest du Canada que le Québec. Pouvez-vous dire pourquoi la province de l'Ontario n'a pas soulevé le même genre d'objection au projet de loi C-155 que la province de Québec? Il me semble que ces deux provinces sont dans une situation presque identique, mais une province a présenté un tas de doléances et l'autre, non.

M. Lynch-Staunton: Je ne pense pas que je puis faire des commentaires à cet égard. Je suis désolé.

Le vice-président: Merci, monsieur Mayer. J'appelle M. . . .

M. Mayer: Puis-je poser une autre brève question? Cinq minutes s'écoulent très rapidement, et il y a beaucoup de questions à régler.

Laissez-moi vous poser une question concernant le facteur inflation; on a demandé aux producteurs à cet égard d'absorber les premiers 3 p. 100, puis 6 p. 100. Je me demande, entre autres, s'il n'y a pas une mesure incitative émanant des chemins de fer en vue d'améliorer l'efficacité, ils vont tout faire, je le soupçonne, pour que leurs coûts semblent le plus élevé possible. Avez-vous des commentaires sur la position d'Unifarm, selon laquelle les chemins de fer devraient assumer une certaine partie des coûts, au lieu d'abolir de façon totale

[Text]

the railways? I state the question, I guess, kind of badly but you . . .

Mr. Watt: We would prefer . . .

Mr. Mayer: Well, let me ask you this. Would you favour an amendment that would put some incentive so that, let us say, the railways, the producers and the government would pick up a percentage of the increased costs rather than simply leaving the railways out of any responsibility for any increased costs?

Mr. Watt: I think if the producers had a choice of where they market their grain the railways would look after their own development and that would be incentive enough to develop what they had to.

Mr. Mayer: So you would not favour that kind of amendment? You would sooner see it the way the bill is written?

Mr. Watt: I cannot answer that because I was unable to hear what Unifarm's position was this morning.

Mr. Mayer: Basically, the bill states that inflationary costs that the railways are going to incur are going to be picked up either by the producer or the government. The railways are not going to be responsible for any of the increases in cost due to inflation. All I am asking you is a method of keeping those costs down, if you would favour an amendment that would see the railways share in some of their increased costs.

Mr. Lynch-Staunton: I think the difficulty, as I am sure you are aware, of that type of legislation—I am not saying that it is not necessary, and again I apologize for getting off my end of expertise—is that you cannot tell exactly what the facts of the matter are.

One of the best ways, in my view, to take care of the concerns you have mentioned would be to have alternate forms of transport and to break the monopoly. This is a personal view of mine, and it is certainly not a position of our organization.

Mr. Mayer: Just one concluding comment, Mr. Chairman, if I can, is that it is pretty tough to have an alternative mode of transport that is competitive from the middle of the Prairies to export position, and that is . . .

Mr. Lynch-Staunton: That has been brought to my attention a number of times, but there are a number of us that are close to the border and we are not that far away from some of the waterways in the U.S. either.

The Vice-Chairman: Thank you. I call on Mr. Flis, please. Mr. Flis, five minutes.

Mr. Flis: Thank you, Mr. Chairman. I would like to compliment the stock brokers—sorry, they are that too—the

[Translation]

tout partage par les chemins de fer? Je suppose que j'ai plutôt mal formulé la question, mais vous . . .

M. Watt: Nous préférierions . . .

M. Mayer: Eh bien, laissez-moi vous demander ceci. Seriez-vous en faveur d'une modification qui prônerait une certaine mesure incitative pour que les chemins de fer, les producteurs et le gouvernement absorbent un pourcentage des coûts accrus au lieu de laisser les chemins de fer sans aucune responsabilité concernant toute augmentation des coûts?

M. Watt: Je pense que si les producteurs avaient eu le choix concernant la mise sur le marché de leurs grains, les chemins de fer se seraient occupés de leur propre développement et cela aurait été une mesure incitative suffisamment importante pour qu'ils réalisent ce qu'ils avaient à faire.

M. Mayer: Donc, vous ne seriez pas en faveur de ce genre de modification? Vous préféreriez peut-être la façon dont le projet de loi est rédigé?

M. Watt: Je ne peux répondre à cette question parce que je n'ai pas été en mesure d'entendre la position d'Unifarm, ce matin.

M. Mayer: Fondamentalement, le projet de loi stipule que les coûts inflationnistes des chemins de fer à l'avenir seront absorbés soit par le producteur, soit par le gouvernement. Les chemins de fer ne seront pas responsables de n'importe quelle augmentation de coûts attribuable à l'inflation. Tout ce que je vous demande, c'est de me fournir une méthode pour empêcher l'augmentation de ces coûts, si vous êtes en faveur d'une modification qui obligerait les chemins de fer à assumer une partie de l'augmentation de leurs coûts?

M. Lynch-Staunton: Je pense que la difficulté, et je suis sûr que vous en êtes conscient, de ce genre de législation, je ne dis pas que ce n'est pas nécessaire, et encore une fois je m'excuse de sortir de mon domaine de compétence, réside dans le fait que vous ne pouvez établir avec exactitude quels sont les aspects de la question.

L'une des meilleures façons, selon moi, de régler les problèmes que vous avez mentionnés consisterait à avoir des formes facultatives de transport et de briser le monopole. C'est un point de vue personnel, et ce n'est certainement pas la position de notre organisation.

M. Mayer: Vous permettez, monsieur le président, que je fasse une dernière remarque. Il est très difficile d'avoir un autre mode de transport qui soit concurrentiel à partir du milieu des Prairies dans le domaine de l'exportation et cela est . . .

M. Lynch-Staunton: Cette question a été portée à mon attention un certain nombre de fois, mais un certain nombre d'entre nous sont près de la frontière, et nous ne sommes pas très loin de certains cours d'eau des États-Unis.

Le vice-président: Merci. J'appelle M. Flis, s'il vous plaît. Monsieur Flis, cinq minutes.

M. Flis: Merci, monsieur le président. J'aimerais féliciter les courtiers, désolé, ils le sont également, les éleveurs de bétail pour un énoncé de leur mémoire qui dit:

[Texte]

stock growers on one of their statements in their submission where they say:

In our opinion this Bill is the most important piece of legislation affecting Western Canadian agriculture in particular and all of Canada generally since the end of World War II.

I think that is a very important statement. We have heard this from many witnesses in Ottawa, and I am sure we will be hearing it across our tour across Canada. This came from Canadian Exporters Association, The Canadian Manufacturers' Association, etc.

You went on to say in your submission:

The payment of the government subsidy directly to the railways will, in our view, be disastrous to Western Canadian agriculture and ultimately to all of Canada.

From the groups I have mentioned we have been hearing the opposite as far as being good and effective for all of Canada. We heard that the \$16.5 billion already committed by the railways over the next decade and the 375,000 jobs over the next decade that this bill will generate are good things for Canada as a whole in the long term. It will hurt individual groups and it will hurt individual producers; but, looking at Canada in the long term, what is the best for Canada—which is what this committee has to do—the picture we are getting we have to go on. Change has to be made.

This is why I cannot follow your reasoning. After making such strong statements, which we agree with, you come on and say that you would rather have the status quo than the present Bill C-155. Would the status quo not continue giving you people out west here the worst rail system in the world, as you are stating further down in the brief? Is not it better to go with half a loaf? At least we have made that first step, and then we have built into the legislation the review process in 1985-1986. Let us get together again, as we are now. Let us see what changes we have to bring in. Would you not really agree that we should go at least with half a loaf rather than nothing at all?

Mr. Lynch-Staunton: That is a very good point, and I am happy to clarify it. We are assuming two things. We are assuming that the status quo is not going to happen, but it would be better for us for the status quo to be there than for a tremendous amount of public funds to go to improve a rail system with no handle on it which gives us no or limited access to the feed grain market which means we have to have countervailing legislation to reduce the distortions which does become a disastrous thing for the way that we would like to do business.

• 1540

Mr. Flis: Let me follow that up a little further. It ties in with all the other things you are saying about damage to the

[Traduction]

Selon nous, ce projet de loi est la mesure législative la plus importante pour l'Ouest canadien en particulier et pour tout le Canada en général depuis la fin de la Seconde Guerre mondiale.

Je pense que c'est une déclaration très importante. Nous l'avons entendue de la bouche de nombreux témoins à Ottawa et je suis sûr que nous allons l'entendre au cours de tous nos déplacements au Canada. Ce point de vue a été exposé par l'Association canadienne d'exportation, l'Association des manufacturiers canadiens, et caetera.

Vous avez dit dans votre mémoire:

Le paiement d'une subvention gouvernementale directement aux chemins de fer sera, selon nous, désastreux pour l'agriculture de l'Ouest canadien et finalement pour tout le Canada.

Les groupes que j'ai mentionnés, nous l'avons entendu, ont dit le contraire et ont soutenu que cela était bon et efficace pour tout le Canada. Nous avons entendu dire que les 16.5 milliards de dollars déjà engagés par les chemins de fer pour la prochaine décennie et les 375,000 emplois pour la prochaine décennie que ce projet de loi créera sont de bonnes choses pour l'ensemble du Canada à long terme. Cela portera atteinte aux groupes individuels et aussi aux producteurs individuels; mais, concernant le Canada à long terme, ce qui est le mieux pour le Canada, et c'est la préoccupation de ce Comité, selon la perception que nous en avons, nous devons aller de l'avant. Des modifications doivent être apportées.

C'est pourquoi je ne peux appuyer votre raisonnement. Après avoir fait des déclarations si fortes, avec lesquelles nous sommes d'accord, vous vous présentez devant nous et vous dites que vous préféreriez le statu quo au projet de loi C-155 actuel. Est-ce que le statu quo ne continuerait pas de vous donner, à vous de l'Ouest ici, le pire réseau ferroviaire au monde, comme vous le déclarez un peu plus loin dans le mémoire? Faute de grives, ne vaut-il pas mieux manger des merles? Au moins nous avons fait les premiers pas, et nous avons inscrit dans la loi le processus de révision en 1985-1986. Unissons-nous encore une fois, tels que nous sommes. Voyons quels changements nous allons apporter. Ne croyez-vous pas vraiment que faute de grives, on mange des merles?

M. Lynch-Staunton: C'est un excellent point de vue, et je suis heureux de le clarifier. Nous supposons deux choses. Nous supposons que le statu quo ne se maintiendra pas, mais le statu quo vaudrait mieux que la somme énorme de fonds publics qui seront affectés à l'amélioration d'un réseau ferroviaire sur lequel on n'a pas de prise et qui ne nous donne aucun accès, ou du moins un accès limité, au marché des grains de provende, ce qui signifie qu'il nous faut, en contrepartie, une loi pour réduire les distorsions qui deviennent désastreuses pour la façon dont nous aimerions faire des affaires.

M. Flis: Laissez-moi poursuivre un peu plus avant sur cette question, en relation avec tous vos autres commentaires sur la

[Text]

soil, etc. Right now, the grain producers have to pay 20% of the transportation costs. Under the bill, eventually they will have to pay 60%. Will this not help your industry? It will be a slower process, yes, than maybe the Gilson or the Pepin plan but, really, down the road do you not see advantages—that is, when the grain producer all of a sudden is not subsidized 80% by the taxpayers of Canada, but will be subsidized only 40% by the taxpayers of Canada?

Mr. Lynch-Staunton: Well, that presupposes that the production of grain remains the same. I think the Alberta Cattle Commission made the very good point that if the livestock industry continues to dwindle, we will be dealing with an even much bigger feed-grain problem and even export-grain problem because of the diversion of arable land from forage into cereal crops. I think what seems to be a very difficult thing for people to realize is the amount of grain-producing muscle that is in the livestock industry right now. So you are not dealing with the grain industry of the size that you have now; you are dealing with one of a much bigger magnitude.

The other thing on which I think you do not place emphasis as much as we do, and I guess this is a judgment call, is that we are a little more cynical about the review process when everyone else in this scenario gets a lot of the things they need, except the livestock industry. We have an idea that in five years you fellows may find this too hot to handle again.

Mr. Flis: Is this not a sign of good leadership on the part of the government that they did take this challenge on? And I am complimenting all sides, all parties, present here today.

The Vice-Chairman: Thank you, Mr. Flis. I call on Mr. Althouse. First, on a point of order, Mr. Kilgour.

Mr. Kilgour: Thank you, Mr. Chairman. On a point of order, it appears that Mr. Flis suggests to the witness that if Bill C-155 is passed as is, 375,000 jobs would be created in western Canada over the next 10 years. If he did that, what is the source for that statement?

Mr. Flis: In all of the Gilson report, if you read through it, as well as statements by the minister, etc., you will see that over the next decade the estimate is that in all the related industries we could generate 375,000 jobs.

An hon. Member: We threw that out.

The Vice-Chairman: Thank you, Mr. Flis. That kind of debate can take place in clause-by-clause consideration. Let us hear the witnesses. I call on Mr. Vic Althouse, please.

Mr. Althouse: Thank you, Mr. Chairman. In my five minutes, I have a couple of areas I would like to question these witnesses on. The first has to do with the benefits to the soil from . . . this they talk about at the bottom of page 2, top of page 3, of their short brief. I understand some of the theory of that. I believe the idea is that with grass or some form of continuous crop, the moisture levels are kept low enough that

[Translation]

perturbation des sols, etc. Actuellement, 20 p. 100 des coûts des producteurs de grain sont consacrés au transport. Si le projet de loi est adopté, cette proportion pourrait augmenter jusqu'à 60 p.100. Cela ne sera-t-il pas avantageux pour vous? Bien sûr, cela se fera plus lentement en vertu du plan Gilson ou du plan Pépin mais, enfin de compte, ne voyez-vous pas d'un bon oeil que, soudainement, les contribuables canadiens ne subventionnent plus les producteurs de grain à 80 p. 100 mais seulement à 40 p.100?

M. Lynch-Staunton: Mais cela présuppose que la production de grain demeure stable. Je pense que l'Alberta Cattle Commission a soulevé un point très intéressant, à savoir que si le secteur de l'élevage du bétail continue à faiblir, l'utilisation des terres arabes pour la culture de céréales fourragères, et même celui des grains destinés à l'exportation. Les gens semblent avoir beaucoup de difficultés à se rendre compte à quel point l'industrie de l'élevage du bétail contribue à la production de grain. Alors, le problème de la production de grain tel qu'il existe actuellement est beaucoup plus important que vous le croyez.

L'autre point auquel vous ne semblez pas accorder autant d'importance que nous, et je pense que c'est une question d'opinion, et que nous sommes un peu plus sceptiques que les autres intervenants à propos de la remise en cause du tarif étant donné que dans cette affaire, tout le monde obtient satisfaction, sauf les éleveurs. Nous sommes d'avis que dans cinq ans, le problème sera tellement aigu que vous n'oserez pas l'affronter.

M. Flis: Si le gouvernement ose relever ce défi, n'est-ce pas tout à son honneur? Et j'en félicite les représentants de tous les partis qui sont ici aujourd'hui.

Le vice-président: Merci, monsieur Flis. Je donne la parole à M. Althouse. Mais, auparavant, M. Kilgour a soulevé une objection.

M. Kilgour: Merci, monsieur le président. M. Flis semble laisser entendre au témoin que l'adoption du projet de loi C-155 tel quel entraînerait la création de 375,000 emplois dans l'Ouest du Canada au cours des dix prochaines années. Sur quoi s'appuie-t-il pour faire une telle prévision?

M. Flis: Si vous lisez le rapport Gilson, si vous écoutez les déclarations du ministre, etc., vous constaterez que 375,000 emplois pourraient être créés dans toutes les industries touchées pendant la prochaine décennie.

Une voix: Cette possibilité a été évoquée.

Le vice-président: Merci, monsieur Flis. Nous pourrions entrer dans ce genre de débat lorsque nous étudierons le projet de loi article par article. Laissons parler les témoins. Monsieur Vic Althouse s'il vous plaît.

M. Althouse: Merci, monsieur le président. Je vais prendre les cinq minutes qui me sont accordées pour explorer quelques points avec les témoins. Premièrement, les avantages pour les sols dont il est question en bas de la page 2 et en haut de la page 3 de leur court mémoire. Si je comprends bien cette théorie, la culture du foin ou une forme quelconque de culture continue permet de maintenir le taux d'humidité des sols assez

[Texte]

the salts are not pushed to the top and, therefore, you avoid some salinity which eventually makes the soil non-productive.

Is not the real problem here, though, with the transference of saline soils to grain growing? Has it not been more a product of large equipment and large-scale farming, rather than having anything to do with the Crow rate or that sort of thing? It seems to me that the method of production has moved away from the mixed farm, which did control salinity, to the point where now there are specialized units. It seems to me that with large cattle operations, large feedlots, large cow-calf operations, a lot of this saline soil is still going to be too far away from where the cattle are for producers to be able to afford to move the hay and legumes even if you can get re-established on those kinds of spots. Have you looked into this enough to identify where the saline soils are and where the production could take place? Is it a genuine option, or is it something which technology has made it almost impossible to offset simply by changing a simple freight rate?

The Vice-Chairman: Mr. Watt.

Mr. Watt: I will refer the question to Mr. Rutledge.

Mr. Pat Rutledge (Second Vice-President, Western Stock Growers Association): Thank you, Mr. Chairman. The problem of salinity is not only caused by the freight rate... rather, I would not say it is caused by the freight rate, but since salinity is caused mainly through summer fallow practices of not-cropping, and with moisture coming to the surface, no doubt that if there is a large subsidy on an incentive to grow grain there is going to be more of an incentive towards that type of cropping practice rather than in putting it into forage. The loss of organic matter is another problem with the wheat fallow rotation. Does that answer your question? Or only partly?

Mr. Althouse: Partly. Thank you. Because we do not have much time, we may eventually get a soil specialist in before committee, if the committee is really serious about looking at this bill. The other aspect has to do with the comments on freedom of choice and Double 80, and the statement that the real problem with this bill is the lost opportunity which no longer exists because there is not freedom of choice, or opportunities, to take some form of Double 80. One of the problems I have with that, I guess, is that it seems to me by having a bill we are in fact limiting a lot of choices. Maybe you have done some background work which shows otherwise, but is it not virtually impossible to have total unlimited freedom of choice with regard to the financing options for moving grain and livestock? If you are going to have a law, automatically do you not rule out a lot of choices which might have been there before the law was in print? I guess one of the big problems for this committee is...

The Vice-Chairman: Mr. Althouse, would you conclude your question, please.

[Traduction]

bas pour que les sels qu'ils contiennent ne remontent pas vers la surface; autrement dit, les sols, ayant une salinité moins élevée, sont plus productifs.

Mais le vrai problème ne réside-t-il pas dans l'utilisation des sols salins pour la production céréalière? Le problème ne résulte-t-il pas dans l'utilisation de grosses machines aratoires et de l'exploitation agricole à grande échelle plutôt que du tarif du Nid-de-Corbeau ou d'autres considérations du même genre? Il me semble plutôt qu'on est passé de la polyculture, qui permettait de régulariser la salinité des sols, à l'exploitation spécialisée. Il me semble qu'une grande partie des sols salins sont tellement éloignés des grands élevages et des grands établissements de naissance que leurs propriétaires n'auront pas les moyens d'y cultiver du foin et des légumineuses même s'ils peuvent s'y établir. Avez-vous étudié cette question suffisamment pour savoir où se trouvent les sols salins et où la production peut avoir lieu? Le problème est-il soluble ou l'évolution des techniques l'a-t-elle rendu si complexe qu'il ne puisse être résolu simplement en modifiant un tarif de transport par chemin de fer?

Le vice-président: Monsieur Watt.

M. Watt: Je vais laisser M. Rutledge répondre à cette question.

M. Pat Rutledge (second vice-président, Western Stock Growers Association): Merci, monsieur le président. Le problème de la salinité n'est pas seulement causé par le tarif de transport ferroviaire... Je n'oserais pas affirmer qu'il est causé par une question de tarif. Toutefois, étant donné que l'augmentation de la salinité des sols résulte surtout de la mise en jachère et de l'augmentation du taux d'humidité à la surface du sol, il est indéniable que l'octroi d'une importante subvention ou l'incitation à produire des céréales n'encouragera pas les agriculteurs à cultiver du fourrage. La mise en jachère des champs de blé entraîne également la diminution des quantités de matières organiques dans le sol. Est-ce que cela répond entièrement à votre question, ou seulement en partie?

M. Althouse: En partie. Merci. Vu que nous n'avons pas beaucoup de temps pour en discuter, nous pourrions faire appel à un spécialiste des sols, si le Comité est vraiment intéressé à étudier le projet de loi à fond. Mon autre question porte sur les commentaires concernant la liberté de choix, le double 80 p. 100 et l'opinion selon laquelle l'adoption du projet de loi brimerait la liberté de choix, la liberté d'opter pour une forme ou une autre de double 80 p. 100. Ce qui me tracasse, c'est que l'adoption du projet de loi fermera de nombreuses portes. Vous avez peut-être fait des études qui vous permettent de prétendre le contraire, mais il est presque impossible d'offrir une liberté de choix totale en ce qui concerne les modalités financières du transfert des cultures céréalières et des élevages de bétail. L'adoption de toute loi n'entraîne-t-elle pas la suppression d'une foule de possibilités qui auraient pu exister avant? Je pense qu'une des grandes difficultés auxquelles se heurte le Comité...

Le vice-président: Monsieur Althouse, pourriez-vous terminer votre question s'il vous plaît.

[Text]

Mr. Althouse: —that we have had freedom of choice and Double 80 options discussed, but we have never seen in writing which Double 80 proposal we are talking about. Various witnesses have different opinions of what is in it. Is there one which can be tabled before this committee? Or does there have to be many many choices of Double 80?

Mr. Lynch-Staunton: My understanding is that the Province of Alberta has filed documents with your committee. Is that not true?

Some hon. Members: Right.

The Vice-Chairman: Thank you very much. I call on Mr. Gordon Taylor next.

Mr. Taylor: Thank you. One of the members—I think it was Mr. Flis—mentioned that Bill C-155 is half a loaf, and I wonder if you feel that way. Bill C-155 will give the stock growers, the hog producers, absolutely nothing—not half a loaf, but absolutely nothing. It will increase the price for all the grain growers on hauling freight. Do you consider Bill C-155 to be a start toward something better?

The Vice-Chairman: Mr. Watt.

Mr. Watt: Hopefully, it is a start to something better.

Mr. Taylor: Hopefully. But is it?

Mr. Watt: I am sorry. We are a bit cynical about that. You bet we are, because we can see us getting locked into a Crow rate at a higher level.

Mr. Taylor: Following that, I think basic to this whole consideration is the fact that producer does not have any say with regard to the price he gets for his product. He does not have any say into what he has to pay for his machinery. To compare this with other industries I think is just not relevant at all when you consider that point and then look at bill C-155, which is actually solving one problem only, and even that is questionable—that is, better railway facilities—when it is going to hurt the livestock industry, hurt the hog industry, hurt the processing, and hurt the grain producer eventually.

• 1550

I wonder if you as a member of the Western Stock Growers Association would rather see this Bill C-155 defeated entirely and go back to the status quo, the Crow, with provisions for the correction of the transportation system, the improvement of it under the Railway Act and under other means. What is your view in regard to that?

Mr. Watt: Mr. Chairman, in answer to the question whether we prefer to have the status quo, I guess we are hesitant to request that—just as hesitant as we are about accepting Bill C-155 as it stands.

Going back to a comment that Mr. Taylor made, inevitably it becomes a grain producer's problem, not a livestock producer's problem. I think this is something that is maybe

[Translation]

M. Althouse: Nous avons discuté de la liberté de choix et des différentes formes de double 80 p. 100, mais nous n'avons jamais vu noir sur blanc la proposition de double 80 p. 100 que nous devons étudier. Les différents témoins ont différentes opinions à ce sujet. Peut-on nous soumettre une proposition? Ou peut-il exister différentes formes de double 80 p. 100?

M. Lynch-Staunton: Je crois que le gouvernement de l'Alberta a présenté des documents au Comité. Est-ce le cas?

Des voix: C'est bien le cas.

Le vice-président: Merci beaucoup. Je donne la parole à M. Gordon Taylor.

M. Taylor: Merci. Un des membres du Comité je pense que c'était M. Flis, a dit que le projet de loi C-155 était une demi-mesure. Je me demande si vous partagez cet avis. S'il est adopté comme tel, le projet de loi n'apportera aucun avantage aux éleveurs de bétail, aux éleveurs de porcs, pas une demi-mesure, mais absolument rien. Le prix du transport augmentera pour tous les producteurs de céréales. Croyez-vous que le projet de loi C-155 est le début d'une ère meilleure?

Le vice-président: Monsieur Watt.

M. Watt: Espérons que c'est le début d'une ère meilleure.

M. Taylor: Vous l'espérez, mais faut-il compter là-dessus?

M. Watt: Je regrette, mais nous sommes un peu sceptiques. En fait, nous sommes très sceptiques car nous croyons que les problèmes causés par la modification du tarif du Nid-de-Corbeau ne sont que la pointe de l'iceberg.

M. Taylor: À ce propos, je pense que le noeud du problème réside dans le fait que le producteur n'a aucune influence sur le prix fixé pour son produit. Il n'a rien à dire quant au prix qu'il paie pour son équipement. Je crois qu'il n'est tout à fait pas approprié de comparer ce cas aux autres industries lorsque vous étudiez cette question et que vous considérez le projet de loi C-155 qui ne fait que résoudre un seul problème et même là, c'est douteux—c'est-à-dire, de meilleures installations ferroviaires—étant donné que cette solution portera un grand coup à l'industrie du bétail, à l'industrie du porc, au traitement des aliments et au producteur de grain.

Je me demande si vous en tant que membre de l'Association des éleveurs de l'ouest aimeriez plutôt voir le projet de loi C-155 défait entièrement et revenir au statu quo, la loi du Nid-de-Corbeau, avec certaines dispositions pour modifier le réseau de transport, amélioration faite en vertu de la Loi sur les chemins de fer et en vertu d'autres moyens. Quelle est votre position à ce sujet?

M. Watt: Monsieur le président, en réponse à la question de savoir si nous préférons le statu quo, je crois que nous hésitons à demander un tel statu quo—autant que nous hésitons à accepter le projet de loi C-155 comme il est.

Si je reviens au commentaire de M. Taylor, cela devient inévitablement un problème des producteurs de grain, et non un problème d'éleveur. Je crois que l'on oublie souvent ce

[Texte]

overlooked in a lot of the discussion. The end result is a real problem for the grain producer.

The Vice-Chairman: Thank you very much. That concludes your time, Mr. Taylor; I am sorry.

I have a request for four swifties, clarifications on things that were said before. Mr. Mazankowski first.

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, Mr. Jack Horner, who is now the Chairman of the CNR and I believe was at one time a member of the Western Stock Growers Association—perhaps he still is; he is a rancher, farmer, sometime politician, and a railroader now—in response to a question by a CBC reporter with respect to the freedom of choice that your organization keenly supports, stated that he disliked the freedom of choice option because he believed it might encourage farmers to cheat the system. As a matter of fact, it is quoted that he said:

I do not think you should ever legislate anything that entices or imbibes or forces the general public to cheat.

I would like to ask the representatives of the Western Stock Growers Association if they share Mr. Horner's view.

Mr. Lynch-Staunton: No. And I think, Don, if you want to speculate on it you can probably get a better answer from Jack than we can.

The Vice-Chairman: Thank you very much.

Mr. Mazankowski: Because he was at one time and still is a practising rancher, have you any idea of what he may have had in mind when he made that assertion?

The Vice-Chairman: I am afraid that Mr. Mazankowski is trying to have you interpret somebody else's statement or thoughts.

Mr. Mazankowski: We are here to learn.

The Vice-Chairman: I will call on Mr. Yurko, please. Mr. Yurko.

Mr. Yurko: Mr. Chairman, I want to get a clarification on an answer given by Mr. Rutledge to a question of whether or not land prices would escalate if you got the Crow subsidy by way of acre, on a per acre basis. You answered rather quickly that you did not think so. I just wanted to get the clarification from you as to whether you had done an in-depth analysis or study on this matter, or whether that was an answer just off the cuff. Maybe you could expand on the answer that you gave us earlier.

The Vice-Chairman: Mr. Watt.

Mr. Watt: Mr. Chairman, no, I have not done an in-depth study on this. This is my personal opinion.

The Vice-Chairman: Mr. Ostiguy, you are on the floor.

M. Ostiguy: Je voudrais poser une question à M. Lynch-Staunton, s'il vous plaît.

[Traduction]

détail au cours des discussions. Il en résulte donc un problème réel pour le producteur de grain.

Le vice-président: Merci beaucoup. Je m'excuse, monsieur Taylor, mais le temps qui vous était alloué est maintenant terminé.

On m'a demandé d'accorder un certain temps pour quatre brèves questions, des éclaircissements sur ce qui a été dit avant. Premièrement, monsieur Mazankowski.

M. Mazankowski: Monsieur le président, M. Jack Horner, Président du Canadien National et je crois qu'il a déjà été membre de l'Association des éleveurs de l'ouest—peut-être l'est-il encore; c'est un éleveur, un exploitant agricole, quelquefois un politicien, et maintenant un employé des chemins de fer—en réponse à une question posée par un reporter de Radio-Canada relativement à la liberté de choix que défend âprement votre organisme, il a affirmé qu'il n'aimait pas laisser la liberté de choix dans ce domaine parce qu'il croyait que cela pourrait encourager les exploitants agricoles à exploiter le système. En effet, ces paroles ont été citées comme étant:

Je ne crois pas que nous devions adopter de loi qui encourage, invite ou force le public en général à tricher.

J'aimerais demander aux représentants de l'Association des éleveurs de l'ouest s'ils partagent la position de M. Horner.

M. Lynch-Staunton: Non. Et je crois, Don, si vous voulez spéculer sur cette question, vous seriez mieux de demander à Jack lui-même.

Le vice-président: Merci beaucoup.

M. Mazankowski: Étant donné qu'il a déjà été un éleveur et qu'il l'est encore, avez-vous une idée quelconque de ce qu'il avait en tête lorsqu'il a fait cette affirmation?

Le vice-président: J'ai bien peur que M. Mazankowski essaie de vous faire interpréter les affirmations ou les pensées de quelqu'un d'autre.

M. Mazankowski: Nous sommes ici pour apprendre.

Le vice-président: Je donne la parole à M. Yurko, s'il vous plaît. Monsieur Yurko.

M. Yurko: Monsieur le président, j'aimerais obtenir certains éclaircissements sur la réponse faite par M. Rutledge à la question à savoir si le prix des terres grimperait si les subventions accordées en vertu de la loi du Nid-de-Corbeau étaient payées en fonction des acres. Vous avez répondu plutôt vite que vous ne croyez pas que ce serait le cas. Je veux seulement savoir si vous avez fait une analyse ou une étude détaillée de cette question, ou si vous nous avez donné une réponse improvisée. Peut-être pourriez-vous développer davantage votre réponse.

Le vice-président: Monsieur Watt.

M. Watt: Monsieur le président, non, je n'ai fait aucune étude détaillée à ce sujet. C'est mon opinion personnelle.

Le vice-président: Monsieur Ostiguy, vous avez la parole.

Mr. Ostiguy: I would like to ask a question to Mr. Lynch-Staunton, please.

[Text]

M. Lynch-Staunton, tout à l'heure vous avez répondu à M. Mayer, mon collègue d'en face, qu'il y aurait de la distorsion si le projet de loi était adopté tel quel. Est-ce que vous pouvez nous dire ce que vous entendez par distorsion? S'agit-il de distorsion dans la production des céréales, ou de distorsion dans la production animale, et jusqu'où ça va et qu'est-ce que cela veut dire?

Mr. Lynch-Staunton: First I would like to apologize because I need the translating device. I am sorry for that, sir.

The next thing, the main distortion will be on the pricing of feed grain. The Alberta Cattle Commission went into this in quite a bit of depth, and I think you will find it in a number of the other papers. The big thing that has happened up until now is that when grain is plentiful, grain is cheaper than export price because it cannot be moved through the system. When grain is in short supply, we on the Prairies have to pay export price plus Crow. This has made livestock, notably cattle and hog production, go up and down like a yo-yo; it has made it very difficult for us to do any long-term planning. I hope that answers your question.

The Vice-Chairman: Thank you very much. I would like to give Mr. Shields a chance to ask a question. Mr. Shields.

Mr. Shields: Thank you, Mr. Chairman. The Western Stock Growers Association—were they participants, either directly or indirectly involved in any way in the Gilson process and hearings? If so, during the hearings did the pools ever acknowledge at any time the existence of a livestock hurt under the Crow rate in terms of economic distortion?

The Vice-Chairman: Mr. Watt.

Mr. Watt: Mr. Chairman, we were not directly involved with Gilson.

The Vice-Chairman: Thank you very much.

This concludes the asking of questions from this group representing the Western Stock Growers Association. I want to thank you for appearing here. We appreciate your presentation very much.

Mr. Watt: Thank you very much.

The Vice-Chairman: I would like to call on the representatives of the Alberta Feed Grain Users Association, Mr. Stanley Price and Marilyn Milne, and if possible at the same time the Alberta Cattle Feeders Association, Mr. Don Saynor. You can be in two separate groups at the table and the questions can be asked of either group, depending what the representatives of the different parties want to ask.

I now call on the Alberta Feed Grain Users Association—Mr. Stanley Price, Chairman, and Marilyn Milne, Research

[Translation]

Mr. Lynch-Staunton, earlier you have answered Mr. Mayer, my colleague here, that there would be some distortion if the bill was to be passed as it is. Can you tell us what do you mean by distortion? Is it distortion in the grain production, or distortion in the cattle production, and to what degree and what does it mean?

M. Lynch-Staunton: Premièrement, je veux m'excuser pour le fait qu'il me faut un appareil de traduction. Je m'en excuse, monsieur.

Deuxièmement, la principale distorsion se fera au niveau de l'établissement des prix des grains de provende. La Commission des éleveurs de l'Alberta a étudié cette question en détail et je crois que vous trouverez cela dans bien d'autres rapports. Jusqu'à présent, lorsque les grains sont en surabondance, ils se vendent moins cher que le prix à l'exportation étant donné qu'ils ne peuvent pas être transportés par le réseau. Lorsqu'il en manque, nous des Prairies devons payer le prix à l'exportation en plus des tarifs établis en vertu du Nid-de-Corbeau. Cela a fait que l'industrie de la production animale, principalement la production de bœuf et de porc, a des hauts et des bas, comme un yo-yo; cela nous empêche grandement de faire une planification à long terme. J'espère que cela répond à votre question.

Le vice-président: Merci beaucoup. Je voudrais permettre à M. Shields de poser une question. Monsieur Shields.

M. Shields: Merci, monsieur le président. L'Association des éleveurs de l'ouest ont-ils participé directement ou indirectement au processus et aux audiences publiques Gilson? Si c'est le cas, est-ce qu'au cours de ces audiences publiques les groupements de producteurs ont reconnu à un moment ou à un autre l'existence d'un préjudice à l'égard des éleveurs à cause des tarifs du Nid-de-Corbeau en matière de distorsion économique?

Le vice-président: Monsieur Watt.

M. Watt: Monsieur le président, nous n'étions pas directement impliqués dans les discussions Gilson.

Le vice-président: Merci beaucoup.

Ceci met fin à notre période de questions pour ce groupe représentant l'Association des éleveurs de l'ouest. Je vous remercie d'être venus aujourd'hui. Nous avons grandement apprécié votre exposé.

M. Watt: Merci beaucoup.

Le vice-président: Je voudrais maintenant donner la parole aux représentants de l'Association des utilisateurs de grain de provende de l'Alberta, M. Stanley Price et Marilyn Milne, et si possible au même moment à M. Don Saynor représentant de l'Alberta Cattle Feeders Association. Vous pouvez vous présenter en deux groupes séparés à la table et les questions peuvent être posées par l'un ou l'autre des deux groupes selon ce que les représentants des différentes parties veulent poser comme questions.

Je donne maintenant la parole à l'Association des utilisateurs de grain de provende de l'Alberta—M. Stanley Price, président et Marilyn Milne, directeur des recherches—pour

[Texte]

Director—to make their opening statement. Would you please proceed, sir?

Mr. Stanley Price (Chairman, Alberta Feed Grain Users Association): Thank you. We appreciate the opportunity to appear before the committee. As time has been going on and many points are covered, I would like to just go to the first page of our brief and read the opening paragraph:

The Alberta Feed Grain Users Association appreciates the opportunity to appear before this committee to express our views and concerns with Bill C-155. We were encouraged by the government's decision last year to address the western transportation problem and their commitment to develop a comprehensive solution for it. We are, however, extremely disappointed with the outcome of this decision.

Then I think I would go right to page 10, where we have our conclusions:

The comprehensive solution for the Crow reform presented in the Gilson report would have provided the opportunity for the Prairies and Canada in general to develop and diversify their agricultural industry. Expansion in Prairie livestock production and processing would have resulted in job creation and increased economic activity at a time when it is desperately needed. Bill C-155, however, only adds to the ever-growing financial burden placed on the federal government, with no accruing benefits.

The railways will receive more money for hauling grain, which will enable them to make some improvements to the transportation system. Producers, however, will still be forced to grow only those crops covered under statutory rates and to maintain a costly handling and transportation system. Livestock production, processing and other value-added industries will disappear from the Prairies, taking jobs and generated income with them. Bill C-155 will have an immediate negative impact on investor confidence in the western agriculture industry and will destroy any incentive for western producers and industries to grow and diversify in the future.

• 1600

With those opening references to our brief, as a person who took part in Gilson personally and also took part in two of the task forces and worked on this subject for a lengthy period of time, it is with amazement that I have watched the evolution of Bill C-155 to its present form.

I think there are a few questions that the members of this committee should address as they move forward. One is cost benefit; surely the government must examine costs and benefits. It seems strange to me to have a massive subsidy on one hand that is—to a large extent, if not totally—offset by a

[Traduction]

qu'ils présentent leur exposé d'ouverture. Si vous voulez bien monsieur?

M. Stanley Price (président, Association des utilisateurs de grains de provende de l'Alberta): Merci. Nous apprécions grandement de pouvoir paraître aujourd'hui devant le Comité. Étant donné que le temps passe et qu'il y a bien des points à l'étude, j'aimerais simplement me référer à la première page de notre mémoire et lire le paragraphe d'introduction:

L'Association des utilisateurs de grain de provende de l'Alberta est reconnaissante d'avoir la chance de se présenter devant le Comité pour exprimer ses opinions et ses préoccupations relativement au projet de loi C-155. Nous avons été encouragés par la décision du gouvernement, l'année dernière, de s'attaquer au problème des transports dans l'ouest et par son engagement à trouver une solution complète. Nous sommes cependant extrêmement déçus des résultats de cette décision.

Et je vais tout droit à la page 10 pour lire nos conclusions:

La solution complète en vue de la réforme de la Loi du Nid-de-Corbeau présentée dans le rapport Gilson pourrait donner la chance aux provinces des Prairies et à tout le Canada de développer et de diversifier leur industrie agricole. L'expansion de la production et du traitement du bétail dans les Prairies aurait entraîné la création de nombreux emplois et augmenté l'activité économique à un moment où on en a grandement besoin. Cependant, le projet de loi C-155 ne fait qu'ajouter au fardeau financier toujours croissant du gouvernement fédéral sans qu'il puisse en tirer aucun avantage supplémentaire.

Les compagnies ferroviaires recevront plus d'argent pour transporter les grains, ce qui leur permettra d'apporter certaines modifications au réseau de transport. Cependant, les producteurs seront toujours forcés de cultiver seulement les cultures couvertes par les tarifs statutaires et maintenir un réseau de manutention et de transport onéreux. Les industries de l'élevage, du traitement du bétail et autres industries de valeur ajoutée vont disparaître des Prairies, et avec elles des emplois et les revenus qui s'y rattachent. Le projet de loi C-155 aura un impact négatif immédiat sur la confiance des investisseurs dans l'industrie de l'agriculture de l'Ouest et annulera l'effet de toute mesure visant à encourager les éleveurs et les industries de l'Ouest de grossir et de diversifier la production à l'avenir.

Dans ces quelques remarques d'ouverture de notre mémoire, comme j'ai participé personnellement à Gilson et comme j'ai également pris part à deux des groupes de travail et travaillé sur le sujet pendant longtemps, c'est avec étonnement que j'ai suivi l'évolution du projet de loi C-155 jusqu'à sa forme actuelle.

Je pense qu'il y a quelques questions que les membres de ce Comité devraient poser avant d'aller plus loin. L'une de ces questions est celle des coûts-avantages; le gouvernement pourra certes examiner les coûts et les avantages. Il me semble étrange que l'on ait une grosse subvention qui soit, dans une

[Text]

negative impact on the other had. So I would urge the members of the committee to go back and re-evaluate the cost benefit of Bill C-155 as it now stands.

I would like also to pose the question to the committee: Really, what do we want from our country? Do we want it to be strong and viable in many ways in agriculture, or do we want to have a western Canadian scene that exports our wheat and our kids—along with the problem that has been identified by previous speakers about land husbandry?

We of the feed grain users, as you see, represent a number of organizations, some that are not presenting briefs. In the final analysis, we wonder about the Canadian taxpayer paying a subsidy that eventually will cause an increase in price of most of the secondary products in western Canada, that being brought about by a drastic reduction in production. Instead of being an exporter of many of these secondary products, we will become self-sufficient or a net importer. At that point in time, the price of those products will definitely be higher to the consumer.

I think with those opening remarks I would welcome questions from the committee.

Mr. Benjamin: On a point of order, Mr. Chairman. I am not clear what the witness is referring to. Is he referring to livestock production or grain production or both?

Mr. Price: I am referring to livestock or any secondary processing product—anything beyond the raw product.

Mr. Benjamin: Okay.

The Vice-Chairman: Okay, before we proceed to questioning Mr. Price of the Alberta Feed Grain Users Association, I would invite Mr. Don Saynor of the Alberta Cattle Feeders Association to present his brief and summary. Then the questions can be directed to either one or both.

Before I call on you, Mr. Saynor, I would ask that when you do start to speak you introduce your associate. Mr. Saynor, please.

Mr. Don Saynor (Manager, Alberta Cattle Feeders Association): Thank you. I would like to extend our appreciation for being able to appear before the committee today. I have with me today our second vice-president, Mr. Robin Elofson. Mr. Elofson is prepared to make the opening remarks and I was going to follow up with a few summation remarks of my own.

The Vice-Chairman: Please proceed, Mr. Elofson.

Mr. Robin Elofson (Second Vice-President, Alberta Cattle Feeders Association): Thank you, Mr. Chairman. I would like to echo Mr. Hargrave's concerns that on an issue as grave as this debate is, and has been over the past 10 years or so, and having been involved with that debate during that period of time, it is a bit of an insult, I think, to farm organizations in Alberta that we are all being grouped together. I guess it is

[Translation]

large mesure sinon totalement, annulée par un impact négatif d'autre part. J'exhorte donc les membres de ce Comité de revenir en arrière et d'évaluer de nouveau les coûts et les avantages du projet de loi C-155 dans sa forme actuelle.

J'aimerais également poser la question suivante au Comité: Que voulons-nous vraiment pour notre pays? Voulons-nous avoir pendant de nombreuses années une agriculture forte et viable ou voulons-nous que tout l'Ouest canadien se lance dans l'exportation de son blé et de sa main-d'oeuvre, en plus des problèmes d'agronomie qui ont déjà été soulevés par les précédents intervenants.

Nous, les porte-parole d'utilisateurs de grains de provende, comme vous le voyez, représentons un certain nombre d'organisations dont certaines ne présentent aucun mémoire. En dernière analyse, nous nous interrogeons sur la situation qui fait que le contribuable canadien paie une subvention qui, finalement, entraînera une augmentation dans les prix de la plupart des produits secondaires dans l'Ouest du Canada, augmentation amenée par une baisse radicale dans la production. Au lieu d'être exportateurs de nombreux de ces produits secondaires, nous deviendrons autonomes ou importateurs nets. À ce moment-là, le prix de ces produits sera nécessairement plus élevé pour les consommateurs.

Après ces quelques remarques d'ouverture, je suis prêt à répondre aux questions du Comité.

M. Benjamin: Un rappel au Règlement, monsieur le président. Je ne sais pas trop à quoi le témoin fait référence. Parle-t-il de l'élevage ou de la culture des grains ou des deux?

M. Price: Je parle de l'élevage ou de tout autre produit de traitement secondaire, tout ce qui est en aval du produit brut.

M. Benjamin: D'accord.

Le vice-président: D'accord, avant d'interroger M. Price de l'*Alberta Feed Grain Users Association*, j'inviterais M. Don Saynor, de l'*Alberta Cattle Feeders Association*, à nous présenter son mémoire et son résumé. Les questions pourront ensuite être posées à l'un ou à l'autre.

Avant que vous ne commenciez, monsieur Saynor, j'aimerais que vous nous présentiez votre associé. Monsieur Saynor, s'il vous plaît.

M. Don Saynor (directeur, Alberta Cattle Feeders Association): Merci. Je voudrais d'abord souligner combien nous apprécions de pouvoir témoigner à ce Comité aujourd'hui. Le vice-président adjoint, M. Robon Elofson, est avec moi ici aujourd'hui. M. Elofson fera une brève introduction et je suivrai avec quelques remarques récapitulatives.

Le vice-président: Allez-y, je vous en prie, monsieur Elofson.

M. Robin Elofson (vice-président adjoint, Alberta Cattle Feeders Association): Merci, monsieur le président. J'aimerais faire écho aux préoccupations de M. Hargrave qui trouve quelque peu insultant que, sur sur une question aussi importante que celle-ci et dans un débat auquel je participe depuis tout ce temps, qui trouve un peu insultant, dis-je, pour les organisations agricoles de l'Alberta d'être toutes regroupées

[Texte]

straining the patience of all members of the committee to hear simply précises, I suppose, of the work we have done and the concerns we have. Be that as it may, I guess we make the best of the time we have.

We simply want to briefly go over what we feel the impact of the Crow will be, and then go over some of the recommendations that we as the Alberta Cattle Feeders Association would make.

If Bill C-155 is passed as it is, we see an immediate loss of confidence among cattle producers—that has occurred already—packers, and the service sectors, who are seeking advice about their long-term investment possibilities. Once the feeders see that their geographical advantage has been eroded or legislated away from them, there will be a gradual decline in cattle feeding in our province. That is quite true and I think has been voiced by other groups presenting their views to you. In simple terms, capital transfers to other regions instigates a downturn in economic activity in the restricted areas in favour of those areas where enterprise is welcomed and freed up. We hold that view very strongly.

As the local feedlots disappear, of course, the cow-calf sector will be adversely affected because of the loss of the local competition for their calves. Even though the cow-calf sector will not be as directly affected as the feedlot sector . . .

The Vice-Chairman: Excuse me, Mr. Elofson. Could you slow down your tempo a bit? The translators are having difficulty because they do not have your text.

Mr. Elofson: It is difficult in this short period of time, Mr. Chairman, to get as much in as we planned. But I will slow down.

The Vice-Chairman: Thank you.

Mr. Elofson: As the local feedlots disappear, the cow-calf sector will be adversely affected because of the loss of local competition for the calves. Even though the cow-calf sector will not be as directly affected as the feedlot sector, it is fair to assume that eventually this industry will decline because of their forced dependency on external markets for their calves and the eventual increase in transportation costs on live cattle shipments. If we think about it, there is little sense to shipping feeders and feed grain elsewhere in North America when both are so well produced at a comparative advantage in abundance in Alberta. However, this is what is happening. Because of political interference from outside our borders, Albertans are intentionally being disadvantaged.

More to the point, we must ask ourselves what cattle feeders in Alberta should be doing at present in planning their long-term investment policies in the face of this political attempt to further colonize our sector.

[Traduction]

ensemble. Il est éprouvant pour la patience de tous les membres de ce Comité d'entendre simplement les mémoires portant sur le travail que nous avons fait et sur nos préoccupations. Quoi qu'il en soit, je pense que nous faisons de notre mieux compte tenu du temps dont nous disposons.

Nous aimerions simplement décrire brièvement quel sera, selon nous, l'impact du Nid-de-Corbeau et expliquer quelques-unes des recommandations que nous faisons en tant que représentants de l'*Alberta Cattle Feeders Association*.

Si le projet de loi C-155 est adopté dans sa forme actuelle, nous croyons que les éleveurs perdront immédiatement confiance, d'ailleurs c'est déjà fait, de même que les conditionneurs et les secteurs des services qui demandent des conseils au sujet de leur possibilité d'investissement à long terme. Lorsque les propriétaires de parcs d'embouche verront leurs avantages géographiques érodés ou leur échapper par voie de législation, on assistera à un déclin graduel des parcs d'embouche dans notre province. Cela est indéniable et a déjà été souligné, je crois, par d'autres groupes qui sont venus témoigner ici. En termes simples, les transferts de capitaux dans d'autres régions entraînent une baisse de l'activité économique dans les secteurs ainsi défavorisés en faveur de ces secteurs où l'esprit d'entreprise est encouragé et libéré. Pour nous, cela ne fait aucun doute.

A mesure que disparaîtront les parcs d'embouche locaux, bien sûr, le secteur des veaux de boucherie s'en trouvera perturbé à cause du manque de concurrence locale pour ces produits. Même si le secteur des veaux de boucherie n'est pas touché aussi directement que celui des parcs d'embouche . . .

Le vice-président: Excusez-moi, monsieur Elofson. Pourriez-vous parler un peu lentement, s'il vous plaît? Les traducteurs ont de la difficulté à vous suivre, car ils n'ont pas votre texte.

M. Elofson: Il est difficile de dire tout ce que nous avons à dire dans un temps aussi court, monsieur le président. Je vais quand même ralentir.

Le vice-président: Merci.

M. Elofson: À mesure que disparaîtront les parcs d'embouche locaux, le secteur des veaux de boucherie sera perturbé à cause du manque de concurrence locale pour ces produits. Même si le secteur des veaux de boucherie n'est pas touché aussi directement que celui des parcs d'embouche, on peut quand même supposer qu'à la fin, cette industrie déclinera à cause de sa dépendance marquée envers les marchés extérieurs pour ces produits et de l'inévitable augmentation dans les coûts de transport du bétail sur pied. En y pensant bien, il est peu sensé d'expédier le bétail engraisé et les grains de provende ailleurs en Amérique du Nord lorsque les deux sont produits avantageusement et en abondance en Alberta. Toutefois, c'est ce qui arrive. À cause d'interférences politiques au-delà de nos frontières, les Albertains sont intentionnellement désavantagés.

Revenons au vif du sujet. Nous devons nous demander ce que les propriétaires de parcs d'embouche en Alberta devraient faire actuellement pour planifier leur politique d'investissement à long terme face à cette tentative politique visant à coloniser davantage leur secteur.

[Text]

• 1610

In view of the setback upon our industry, I expect some people will be pleased by our loss. However, it is not wise to expect that the cattle feeders will succumb to this attempt to shrink our business base.

That covers the introduction, Mr. Chairman, and I would like now to turn it over to Mr. Don Saynor, our manager, to go over the recommendations that we have as the Alberta Cattle Feeders Association.

Mr. Saynor: Thank you, Mr. Chairman. Just as a brief introduction, if I may, it is a real pleasure to have you here today and I want to welcome you, as many of the other groups did, to Alberta. I particularly would want to note and welcome one of your members whom I had the pleasure of meeting before, Mrs. Eva Côté. One of the best things I regard this committee having done to date is bringing her along with her evident charm and good looks and wit.

It is a pleasure to have you here, Mrs. Côté.

As to our recommendations, I will try to keep it brief in the interests of time.

We were very well hosted over the Canagrex debate in Ottawa. I wanted to concede that point to Mrs. Côté. She gave us the utmost courtesy when we went down there, and I wanted to particularly welcome her and make her feel welcome in Alberta.

Initially, before we point out what changes the ACFA would recommend to Bill C-155, allow me to explain that this present legislation is a long distance from what our organization originally agreed to. Initially our organization stated that the most practical and the most tenable solution to the Crow distortion problems was a realistic return to the free enterprise ethic of allowing grain producers the right to pay the full commercial rates for shipping the grain to export without subsidies. The ACFA still believes this to be the best rational solution, and we disagree with the contention of some grain producers—and I stress only some—that they cannot survive without never-ending transport subsidies.

Moreover, in the interest of compromise, and realizing that once in place these welfare benefits are difficult to remove immediately, the Alberta Cattle Feeders Association agreed to participate in the Gilson negotiations with the expectation that eventually a sunset clause would bring an end to this statutory rate. However, the outcome of this compromise and a series of other compromises reveals that the government's intention is to commit taxpayers' dollars toward a perpetual payment of a so-called Crow benefit. What can be more foolish than that?

[Translation]

Étant donné le recul que subit notre industrie, je pense que certaines personnes se réjouiront de nos pertes. Il ne faudrait toutefois pas s'attendre à ce que les producteurs d'aliments pour bovins succumbent à cette tentative de sapement de notre base commerciale.

Cela termine l'introduction, monsieur le président, et j'aimerais maintenant donner la parole à M. Don Saynor, notre directeur, pour qu'il récapitule les recommandations que nous avons à l'*Alberta Cattle Feeders Association*.

M. Saynor: Merci, monsieur le président. Une brève introduction, si je puis me permettre, et je suis très heureux que vous soyez parmi nous aujourd'hui et je veux vous souhaiter la bienvenue, comme bon nombre des autres groupes l'ont fait, en Alberta. J'aimerais souligner tout particulièrement la présence de l'un de vos membres que j'ai eu le plaisir de rencontrer auparavant, M^{me} Eva Côté, et lui souhaiter la bienvenue. À mon avis, l'une des meilleures choses que le Comité a faites jusqu'ici est de s'être assuré de sa présence, étant donné son charme évident, sa belle apparence et son intelligence.

Je suis enchanté que vous soyez des nôtres, madame Côté.

Quant à nos recommandations, j'essaierai d'être bref, compte tenu des limites de temps.

Nous avons été très bien reçus lors du débat sur Canagrex à Ottawa. Je désirais reconnaître ce fait devant M^{me} Côté. Elle a fait preuve d'une très grande politesse lorsque nous y sommes allés, et je voulais lui souhaiter tout particulièrement la bienvenue en Alberta et la mettre tout à fait à l'aise.

Pour commencer, avant que je ne vous indique les modifications recommandées par l'ACFA au projet de loi C-155, permettez-moi de préciser que cette législation actuelle est loin d'être celle à laquelle notre organisation avait au départ consenti. À l'origine, notre organisation avait établi que la solution la plus pratique et la plus logique aux problèmes de distorsion du Nid-de-Corbeau était un retour concret aux principes de la libre entreprise consistant à donner aux producteurs de grain le droit de payer les pleins tarifs commerciaux pour le grain à exporter sans subvention. L'ACFA croit toujours que c'est la meilleure solution rationnelle et nous ne sommes pas d'accord avec l'affirmation de certains producteurs de grain—et je souligne seulement certains—qu'ils ne peuvent survivre sans des subventions permanentes pour le transport.

De plus, aux fins d'un compromis, et compte tenu du fait que ces avantages sociaux une fois mis en place sont difficiles à éliminer immédiatement, l'*Alberta Cattle Feeders Association* a consenti à participer aux négociations Gilson dans l'espoir qu'une mesure de temporisation mette fin à cette tarification statutaire. Toutefois, l'aboutissement de ce compromis et d'une série d'autres compromis révèle l'intention du gouvernement de continuer d'utiliser l'argent des contribuables pour payer de façon permanente ce qu'on appelle la subvention du Nid-de-Corbeau. Quoi de plus insensé?

[Texte]

This point is fundamentally wrong and has been largely forgotten by the negotiators. The reason why a subsidy paid either to producers or the railways is wrong is that it is unearned. It is undeserved and economically disruptive.

If anyone believes he is legitimately entitled to a Crow subsidy, then he will have to explain how an unearned subsidy becomes an entitlement—at what point does it become an entitlement? . . .

An hon. Member: When there is need for it.

Mr. Saynor: —and justify himself to the Canadian taxpayers, who are burdened with the most disgraceful spending deficit in the history of this nation.

Inasmuch as the rational approach to a user pay solution seems unlikely, the next best alternative is a return to the Gilson proposals. Although not totally satisfactory, it is the one solution on which there was a majority consensus in western Canada and to which the Liberal government lent their preliminary support. This Gilson proposal has been turned down by the Prairie wheat pools and a few Quebec Liberal MPs and tagged as unacceptable to their notions of how things should work.

Now that the Gilson recommendations have been shamefully scrapped because of Quebec and the Prairie pools, the ACFA suggests to this committee that they consider amending the bill in question so as to allow grain producers to accept the Crow benefit in accordance with their individual choice; in other words, allow producers the right to choose how they would take their benefit, thereby allowing them the courtesy of the decision on what to grow, how to market it and what form of transport to use in moving their products to export position. Often referred to as the freedom of choice option, which Mr. Mazankowski is all too aware of, this proposal is gaining widespread approval and certainly has the support of our association.

Our understanding of the choice option is that farmers singly would be allowed to decide to receive a payment up front and pay compensatory rates for shipping the grain or elect to have their entitlement paid to the railway out of a credit account once the railway service was engaged. According to estimates in preliminary analysis, administration of this concept would not be difficult and should have a general appeal to grain producers.

Since the Pepin turnaround and his abandonment of some of his own principles on how the method of payment should be implemented, the freedom to choose at the individual level appears to be the most acceptable alternative to solving a difficult situation. After all, why should not this committee and the Ministry of Transport be encouraged by the democratic principle of freedom to choose? I know we are.

[Traduction]

Cette question est tout à fait erronée et a été en grande partie oubliée par les négociateurs. La raison pour laquelle une subvention versée à des producteurs ou à des compagnies de chemins de fer est erronée est le fait qu'elle n'est pas gagnée. Elle n'est pas méritée et est un élément perturbateur sur le plan économique.

Si une personne croit avoir droit légitimement à une subvention du Nid-de-Corbeau, elle devra alors expliquer comment il se fait qu'une subvention non gagnée devienne une obligation—quand devient-elle un droit?

Une voix: Lorsque besoin est.

M. Saynor: . . . et elle devra se justifier devant les contribuables canadiens qui sont accablés par le déficit budgétaire le plus déshonorant de l'histoire de cette nation.

Étant donné que l'approche rationnelle de la solution consistant en un paiement de l'utilisateur semble peu vraisemblable, l'autre solution la meilleure est le retour aux propositions Gilson. Bien que cela ne soit pas entièrement satisfaisant, c'est la seule solution qui fasse presque l'accord général dans l'Ouest du Canada et à laquelle le gouvernement libéral ait donné un appui préliminaire. Cette proposition Gilson a été rejetée par les pools des producteurs de blé de l'Alberta et par quelques députés libéraux du Québec et a été qualifiée d'inacceptable par rapport à la façon dont ils conçoivent les choses.

Les recommandations Gilson ayant été honteusement rejetées en raison du Québec et des pools des Prairies, l'ACFA suggère au Comité qu'il pense à modifier le projet de loi en question de façon à ce que les producteurs de grain puissent accepter la subvention du Nid-de-Corbeau en fonction de leur choix individuel; en d'autres termes, permettre aux producteurs de choisir la façon dont ils toucheront leur subvention, leur permettant ainsi de décider du genre de culture, de la façon de la commercialiser et du mode de transport qu'ils utiliseront pour acheminer leurs produits vers les lieux d'exportation. Souvent appelée la solution de la liberté de choix, que M. Mazankowski connaît très bien, cette proposition est de plus en plus acceptée et a trait certainement l'appui de notre association.

Selon nous, la solution de la liberté de choix permet aux différents exploitants agricoles de décider s'ils recevront un versement préliminaire et paieront des tarifs compensatoires pour l'expédition du grain ou choisiront que la subvention soit payée à la compagnie de chemins de fer à partir d'un compte créditeur lorsque le service de transport aura débuté. D'après les évaluations effectuées lors d'analyses préliminaires, l'administration d'un tel concept ne poserait pas trop de difficulté et devrait généralement attirer les producteurs de grain.

Depuis le revirement de Pepin et son abandon de certains de ses propres principes sur la méthode de paiement, la liberté de choix au niveau individuel semble être la seule solution la plus acceptable pour résoudre une situation difficile. Après tout, pourquoi ce Comité et le ministère des Transports ne seraient-ils pas encouragés par le principe démocratique de la liberté de choix? Nous le sommes pour notre part.

[Text]

• 1620

Failing the acceptance of this notion, perhaps the committee would agree to introduce an amendment whereby livestock producers are recompensed directly for the hurt caused by the export subsidy.

If that is also unacceptable, maybe the committee would agree to recommend that Prairie feed grain users be protected from having to match the export subsidy when purchasing these grains.

Beyond what we have already delineated in the way of changes to the new Crow bill, the Alberta Cattle Feeders Association would like this committee to propose that Part I, subclause 3.(ix), pertaining to the make-up of the senior transportation committee, be altered so as to disinclude the giving of three seats to non-Prairie feed grain consumers.

Because most of the feed grain grown in the west is consumed there, it would seem logical to give Prairie feed grain users the right to be represented on the committee if users from the east are to be included. Furthermore, it would seem right to give first consideration to the western users when making up this committee, rather than the other way around. Just as information, feed grains make up the major crop in Alberta and account for over half of the barley produced in Canada.

The largest and most important market for this grain production is the local feed grain market on the Prairies. For instance, of the approximately 13 million tonnes of Prairie oats and barley produced annually, approximately 6 million of that, or 51%, is consumed within Alberta, Saskatchewan and Manitoba. This is larger than both the export market, which accounts for about 32% of annual production, and the nearly 8% of oat and barley production shipped to eastern Canada.

Under the current intention to pay-the-railway solution, what case can be made for the eastern user to be represented at all on this committee, bearing in mind that during 1982, off-Prairie users consumed only an insignificant percentage of Prairie-produced feed grains?

Further to the above, the ACFA believes it is necessary to drastically change Part IV, or the review section of the legislation. This review will be meaningful only if the various groups included in the Gilson process are brought back to the bargaining table in a serious way.

Underscoring the phrase "serious way," it is our contention that only by writing into the legislation that all Crow benefit moneys be cut off at the beginning of the 1985-1986 crop year, pending a system participants' review followed by a full parliamentary debate—in other words, if this review is not once again conducted in Parliament following a full producer-user analysis, it should be allowed to die.

[Translation]

Si le comité rejette cette notion, il serait peut-être d'accord pour présenter une modification en vertu de laquelle les producteurs de bétail recevraient une compensation directe pour les torts causés par la subvention à l'exportation.

Si cette proposition est également inacceptable, le comité consentirait à recommander que les utilisateurs de céréales fourragères des Prairies soient protégés et n'aient pas à égaler la subvention à l'exportation de ces céréales lorsqu'ils les achètent.

Outre les modifications au nouveau projet de loi du Nid-de-Corbeau que nous avons déjà formulées, l'*Alberta Cattle Feeders Association* aimerait que ce comité propose que le sous-alinéa 3 de la partie I se rapportant à la composition du comité supérieur du transport du grain soit modifié de façon à ce que ne soit pas incluse l'attribution de trois sièges à des consommateurs de céréales fourragères qui ne viennent pas des Prairies.

Puisque la plus grande partie des céréales fourragères qui sont cultivées dans l'Ouest y sont consommées, il semblerait logique de donner aux consommateurs de céréales fourragères des Prairies le droit d'être représentés au comité si les consommateurs de l'Est y sont inclus. De plus, il semblerait indiqué de donner prépondérance aux consommateurs de l'Ouest lors de la composition de ce comité, plutôt que l'inverse. À titre d'information, les céréales fourragères constituent la principale culture de l'Alberta et représentent plus de la moitié de l'orge produite au Canada.

Le marché le plus grand et le plus important pour ces céréales fourragères est le marché céréalier local des Prairies. Ainsi, près de 6 millions, ou 51 p. 100 des 13 millions de tonnes d'avoine et d'orge produites annuelles dans les Prairies sont consommées en Alberta, en Saskatchewan et au Manitoba. Ce marché local est plus important que le marché d'exportation qui absorbe environ 32 p. 100 de la production annuelle et que les quantités (environ 8 p. 100 de la production d'avoine et d'orge) expédiées dans l'est du Canada.

Étant donné l'intention actuelle d'adopter la solution qui consiste à payer les compagnies de chemins de fer, quelle est l'utilité pour les consommateurs de l'Est d'être représentés à ce comité, compte tenu du fait que pendant 1982, ils n'ont consommé qu'une partie minime des céréales fourragères produites dans les Prairies?

De plus, l'ACFA croit qu'il est nécessaire d'apporter des modifications majeures à la partie 4 concernant l'examen de la loi. Cet examen n'aura de sens que si les divers groupes englobés dans le processus Gilson sont ramenés à la table de négociations de façon très sérieuse.

En soulignant l'expression «de façon sérieuse», nous soutenons que ce n'est qu'en incluant dans la loi que toutes les subventions du Nid-de-Corbeau soient éliminées au début de la campagne agricole 1985-1986, en attendant que soit effectué un examen des participants suivi d'un débat parlementaire complet—en d'autres termes, si cet examen n'est pas une fois de plus effectué au Parlement à la suite d'une analyse com-

[*Texte*]

The preceding is an expression of just some of our concerns with the fundamentals of Bill C-155. The association which we represent also has many general concerns stemming from the political bias evident in the legislation and the events leading up to this committee hearing.

Suffice it to say that this is a convoluted attempt to rectify the old Crow and it is insufficient to remove the negative effects impacting on the livestock sector, and that allowing those to exist beyond this process, in our view, is unforgivable.

Briefly, cattle feeders in Alberta look at this bill as poorly devised and poorly written. Without a major overhaul and a series of meaningful amendments, this legislation will do nothing but further alienate the west from that fair deal we were promised at the Western Economic Opportunities Conference in July of 1973—10 years ago—and from our understanding of the concept of co-operative federalism within this nation. Respectfully submitted.

Thank you, Mr. Chairman.

The Vice-Chairman: Thank you very much.

The first questioner is Mr. Hargrave. You can direct your question to either group, or to both. Mr. Hargrave.

Mr. Hargrave: Thank you, Mr. Chairman.

Mr. Chairman and members of the committee, I think it is most appropriate that we have just heard groups representing the feed grain users and the cattle feeders—they have quite a lot in common, it is true—from our Province of Alberta. I would suggest that the interest not only of this committee but of our audience has been very high, and they have been with us here all day. That bears out how important the feed grain and livestock feeding industry is, especially in our province. So it is most appropriate that we have heard your message today.

I would like to say a word to Mr. Stan Price. I want to say that I am very glad that Mr. Price reminded us very modestly of his personal involvement not only in the Gilson group, as I like to refer to it, and that whole exercise, but also at least two of those very important behind-the-scenes task forces.

It is appropriate that a man of Mr. Price's experience in the whole feeding industry, the feed grains industry, be recognized and be employed as he was in the background of this whole debate. Among other things, and maybe a lot of us do not realize it, Mr. Price and his family have felt obligated to become involved in the hog industry and the feeding industry not only near Acme, Alberta for many, many years, but he has

[*Traduction*]

plète des composantes producteurs-consommateurs, on devrait l'abolir.

Ce qui précède n'est que l'expression de certaines de nos préoccupations à l'égard du fondement du projet de loi C-155. L'association que nous représentons a également de nombreuses préoccupations d'ordre général provenant du parti pris politique évident dans la législation et des événements ayant mené à cette séance du comité.

Il suffit de dire que c'est une tentative compliquée pour rectifier l'ancienne loi du Nid-de-Corbeau et que c'est insuffisant pour éliminer les effets négatifs qui se sont fait sentir sur le secteur de l'élevage du bétail et qu'il est impardonnable, à notre point de vue, de permettre que cette situation se poursuive.

En bref, les producteurs d'aliments pour bovins de l'Alberta considèrent ce projet de loi comme ayant été mal élaboré et mal écrit. Sans un remaniement majeur et une série de modifications pertinentes, cette loi ne fera rien d'autre que d'éloigner davantage l'Ouest du marché équitable que l'on nous avait promis lors de la Conférence sur les perspectives économiques de l'Ouest en juillet 1973—il y a 10 ans—et de notre compréhension du concept du fédéralisme de coopération au sein de cette nation. Les requérants exposent respectueusement.

Merci, monsieur le président.

Le vice-président: Merci beaucoup.

Le premier interrogateur est M. Hargrave. Vous pouvez poser vos questions à l'un des deux groupes, ou aux deux. Monsieur Hargrave.

M. Hargrave: Merci, monsieur le président.

Monsieur le président et membres du Comité, je crois qu'il a été très utile que nous ayons entendu les témoignages de groupes représentant les consommateurs de céréales fourragères et les producteurs d'aliments pour bovins—ils ont beaucoup de choses en commun, il est vrai—de notre province de l'Alberta. J'estime que non seulement l'intérêt de ce Comité mais également de l'auditoire a été très fort; ils ont été parmi nous toute la journée. Cela souligne l'importance des céréales fourragères et de l'industrie des aliments pour les animaux, notamment dans notre province. Nous avons donc très apprécié leur message aujourd'hui.

J'aimerais dire un mot à M. Stan Price. Je veux lui dire que je suis très content que M. Price nous ait rappelé très modestement sa participation personnelle non seulement au groupe Gilson, comme j'aime l'appeler, et à toute cette séance, mais également à au moins deux de ces très importants groupes de travail qui oeuvrent dans les coulisses.

Il est très convenable qu'un homme comme M. Price qui a de l'expérience dans l'ensemble de l'industrie des aliments pour les animaux et des céréales fourragères soit reconnu et utilisé comme il a été à l'arrière-scène de ce débat. Entre autres choses, et peut-être qu'un grand nombre d'entre nous ne le réalisent pas, M. Price et sa famille se sont sentis obligés de se lancer dans la production porcine et dans la fabrication d'aliments pour animaux non seulement près d'Acme en

[Text]

also become involved down in the United States, I think for economic reasons.

I would like to pose a question to Mr. Price. It relates to this whole question of feed grains and the pricing of feed grains. Mr. Price will know, as I think a lot of us do, that a year ago, in March of 1982, the federal government initiated a feed grain price review program by its own staff people, headquartered in Ottawa. That review has been under way ever since, and in fact not too long ago either a leaked report or a draft report of it did surface. It caused some consternation and so on. Mr. Price will be aware of this.

• 1630

But the question I want to pose to Stan Price is this. Look at all the complexities which have gone with the whole question of the Crow debate, the public debate, and the parliamentary debate. We must remember that feed grains and feed grain pricing are such integral parts of this whole issue, especially in Alberta, I think, more so than in other provinces. Do you think that while we were at it, we should have made the feed grain aspects of it . . . ? I am thinking of the pricing of it, including the corn competitive formula. Do you think we should have gone into that other one at the same time and tried to resolve both of them? Of course, officially, I think it is fair to say we have stayed away from that. Maybe there was good reason, since it is another very, very complex issue.

I would like to have Mr. Price's comments on that.

Mr. Price: You have touched on another very complex issue. Judging by the experience I have had in going through this whole process, and this goes back to my first comments, I think we seem to be trying to make things more complex and involve more government programs. We stack these on top of each other to try to overcome previous program problems. I think we should go back and try to get simple economics into our system. Otherwise, we become players of programs. Certainly the feed grain situation across Canada has gotten into that kind of a scenario to a large degree.

I do not know. It looks to me as if we have made the Crow thing complicated enough, without stacking some more programs into it. But certainly the feed grain policy of Canada, which, as you say, has been under review for a year now—we have tried to follow it and keep track of what was happening—is a very vital concern in this whole thing. But would it be right—I will pose this question back to you—to overcome the problems that are created here by another massive government subsidy to offset the impact in a feed grain policy? Is that the right way?

Mr. Hargrave: I will respond to Mr. Price this way. The results of this whole Crow freight rate public and political

[Translation]

Alberta depuis de très nombreuses années mais également aux États-Unis, pour des raisons économiques je crois.

J'aimerais poser une question à M. Price. Elle se rapporte à l'ensemble de la question sur les céréales fourragères et à l'établissement de leur prix. M. Price sait, comme beaucoup d'entre nous je crois, qu'il y a un an, en mars 1982, le gouvernement fédéral mettait sur pied un programme d'examen des prix des céréales fourragères effectué par son propre personnel, à Ottawa. Cet examen est en cours depuis lors et, en fait, il n'y a pas très longtemps, une fuite ou un rapport préliminaire de ce groupe a fait surface. Plusieurs en ont été consternés. M. Price est au courant.

Coixi la question que je veux poser à Stan Price. Rappelez-vous la nature fort complexe de toutes les discussions au sujet du Nid-de-Corbeau, des discussions publiques et des débats parlementaires. Nous devons nous rappeler que les céréales fourragères et l'établissement des prix de celles-ci constituent une partie intégrante de toute cette question, particulièrement en Alberta; je crois, encore plus que dans les autres provinces. Croyez-vous que nous aurions dû également traiter des facteurs concernant les céréales fourragères . . . ? Je songe à l'établissement des prix dont un tarif concurrentiel pour le mais. D'après vous, aurait-il été préférable de traiter de ce facteur et d'essayer de résoudre les deux questions à la fois? Evidemment, sur le plan officiel, nous n'avons pas tenté d'aborder cette question. Nous avons sans doute raison puisqu'il s'agit d'un facteur fort complexe.

J'aimerais demander à M. Price de présenter ses commentaires.

M. Price: Vous avez parlé d'une question fort complexe. En revenant à mes commentaires initiaux selon mon expérience dans l'ensemble du processus, il me semble que nous essayons de rendre la situation davantage complexe et d'avoir recours à des programmes gouvernementaux supplémentaires. Nous accumulons ces programmes afin d'essayer de résoudre les problèmes des programmes antérieurs. D'après moi, il faudrait revenir au point de départ et tenter d'établir un système qui se fonde sur une politique économique simple. Autrement, nous devons nous soumettre aux règles du jeu des programmes. Il est évident que, dans une grande mesure, ce scénario caractérise la question des céréales fourragères dans l'ensemble du Canada.

Je ne sais pas, mais il me semble que l'affaire du Nid-de-Corbeau est devenue suffisamment complexe et qu'il ne faut pas avoir recours à des programmes supplémentaires. Toutefois, la politique relative aux céréales fourragères au Canada qui, comme vous l'avez précisé, est à l'étude depuis un an—nous avons essayé de nous tenir au courant du processus—constitue une préoccupation capitale de toute l'affaire. Mais, est-il souhaitable—je vous pose cette question—d'essayer de résoudre les problèmes créés par d'énormes subventions du gouvernement destinées à contrebalancer l'impact d'une politique relative aux céréales fourragères? Est-ce la solution?

M. Hargrave: Permettez-moi de répondre à la question de M. Price de la façon suivante. Les conclusions des discussions

[Texte]

debate will of course answer that question. I know it was a deliberate and provocative question on my part, but I have always felt that, in many respects, the broad feed grain issue is just as important as the ramifications that flow from the Crow freight rate issue. For that reason, then, we should have handled them together.

The Vice-Chairman: Thank you, Mr. Hargrave. Mr. Flis.

Mr. Flis: Thank you, Mr. Chairman. It is becoming quite clear very early in this process that the method of payment will be one of the big, controversial issues. We have heard the groups before us supporting the freedom of choice payment. I wonder if the two groups could tell us whether they feel there is a consensus, at least in Alberta, on the freedom of choice payment, and whether we will get that consensus as we go to Manitoba, Saskatchewan and B.C.

Mr. Price: I cannot calculate the consensus any better than the committee can. Certainly my feeling is that we need amendments to the bill on the method of payment, as our recommendations show. I did not take time to read them, but they are in the brief. Unless those amendments are made, we will not have peace on the Prairies, and we will find out as we proceed that we will have more and more groups attack the subsidy, including the Consumers' Association of Canada. After all, when it starts to have an impact on them, then we will have them protesting as well.

So our interest is not to gain some of the benefit, but rather to have it paid out in such a way that it does not have a negative impact on us as feed grain users.

Mr. Flis: Mr. Saynor.

Mr. Saynor: As to your question, Mr. Flis, I really do not know whether you will find a consensus or not. I think the consensus that was expressed by the Alberta Department of Agriculture today indicated that the majority of the groups had participated in some meetings with them. They realized that it was necessary to try and form a consensus for you people so that we could provide you with some basis for establishing what the overall view was here in the province.

I think to some extent they did. I might also add that we went down this road toward consensus by participating in the Gilson negotiations indirectly. We admitted that we were not entirely happy with what was necessarily going to come out of Gilson. But in order to get to the bargaining table, we agreed to compromise our views as did every other individual or group which participated during the Gilson process. In the handout material which was sent to us, the government explained that they considered the Gilson process and negotiation as a consensus in western Canada.

[Traduction]

publiques et des débats politiques au sujet des tarifs du Nid-de-Corbeau répondront à cette question. Certes, j'ai posé cette question intentionnellement afin de provoquer des réactions, mais j'ai toujours pensé que, sur de nombreux plans, la vaste question des céréales fourragères est aussi importante que les ramifications de l'établissement des tarifs de transport du Nid-de-Corbeau. Pour ces motifs, nous aurions dû traiter des deux questions de façon simultanée.

Le vice-président: Merci, monsieur Hargrave. Monsieur Flis, à vous la parole.

M. Flis: Merci, monsieur le président. Déjà, au cours des premières étapes du processus, il devient fort évident que les modes de paiement constitueront un des principaux sujets à controverse. Les groupes qui se sont présentés devant nous appuient le système de libre choix des modes de paiement. Je me demande si les deux groupes peuvent nous dire si, selon eux, un consensus a été établi, du moins en Alberta, en ce qui concerne le libre choix du mode de paiement, et si un consensus existe également au Manitoba, en Saskatchewan et en Colombie-Britannique.

M. Price: Je ne suis pas plus en mesure que le Comité d'évaluer s'il y a un consensus. Je crois certainement qu'il faut modifier les dispositions relatives au mode de paiement du projet de loi, comme en témoignent nos recommandations. Je n'ai pas pris le temps de les lire, mais elles sont présentées dans notre mémoire. A moins de modifier le projet de loi, les producteurs des Prairies seront toujours insatisfaits, et nous nous rendons compte au fur et à mesure que le processus évolue que de plus en plus de groupes, dont l'Association canadienne des consommateurs, critiqueront le programme de subvention. Après tout, lorsqu'ils en subiront l'impact, ils feront part de leur opposition.

Par conséquent, nous ne désirons pas partager les profits, mais plutôt nous assurer que nous ne serons pas soumis à un impact négatif à titre d'utilisateurs de céréales fourragères.

M. Flis: Monsieur Saynor.

M. Saynor: Pour répondre à votre question, monsieur Flis, je ne suis vraiment pas au courant s'il existe un consensus. Je crois que le Ministère de l'agriculture de l'Alberta a simplement voulu préciser que la majorité des groupes avait participé aux réunions. Ils étaient conscients qu'il était nécessaire de tenter d'établir un consensus afin d'être en mesure de vous fournir des renseignements de base qui vous permettront d'avoir une vue d'ensemble de la situation dans la province.

Je crois que, dans une certaine mesure, ils ont réussi. J'aimerais également signaler que nous avons tenté d'établir un consensus en participant indirectement aux négociations de Gilson. Nous avons avoué que nous n'étions pas entièrement satisfaits des résultats du processus Gilson. Cependant, afin de nous rendre à la table de négociations, nous avons accepté de faire des compromis comme il s'est produit dans le cas de tous les particuliers ou groupes qui ont participé au processus Gilson. Dans les documents qui nous ont été expédiés, le gouvernement a précisé qu'il jugeait que le processus Gilson représentait un consensus dans l'Ouest canadien.

[Text]

Mr. Flis: I have other questions on that, Mr. Saynor. But I think it should be made very clear that it is after each part of the process, when the lobbying really starts, the pressure really starts, and we get it all, in all three parties in Ottawa. You have no idea the strong lobbying which all members from all three parties got in Ottawa, following the Gilson part of the process and following the Pepin 50-50 recommendation, and which we would get even today, if we went with your proposal, the freedom of choice, or payment to the producers. We would have groups screaming. Where do you want to draw the separation line? They are ready to separate if we go that route.

Now if, at the end of our process, we still had this split where some of western Canada wanted payment to the railways, some wanted payment to the producers, and the others wanted free choice, what recommendation would you witnesses give this committee? Where should we go from here? I want to make it very clear that we have no consensus on freedom of choice, we have no consensus on 80-80, and we have no consensus on method of payment one way or the other.

Mr. Elofson: I think it is impossible for you to have a complete consensus. I think, though, that if you did, just using your example, come up with a split where you had half the people or groups that you spoke to for paying the railway and half of them for paying the producer, if it came to that, you would still have to legislate. After all, it would be in third reading in the House of Commons. Then I would hope that the committee would take the logical view, the one that most of the studies which have been commissioned by the federal government have taken. These recommend the payment of the subsidy to the producer. I hope that is the logical conclusion of it all.

The Vice-Chairman: Thank you very much. I call on Mr. Althouse now.

Mr. Althouse: I would like just to follow up on the last question, concerning where the subsidy is to be paid. Are the Alberta Cattle Feeders Association spokespersons at all concerned about the political viability of those subsidies? If Bill C-155 ended up paying it all out to individual producers, how long do you think that would survive the next cost-cutting budget, if there were a subsidy of some \$650 million going to a few individual farmers in one part of the country? Do you honestly think that would survive very long?

• 1640

Mr. Saynor: I would like to answer that, Mr. Chairman, if you do not mind. I would also like to answer part of Mr. Flis' question before I go on to it.

The Vice-Chairman: Please proceed, Mr. Saynor.

Mr. Saynor: I would like to say that I think here in the west we do have some idea of the pressure you people have been under in Ottawa; I think we do appreciate the situation. We had great respect for the Minister of Transport when he laid down the principles for which we were subjected during the Gilson negotiations. One of those principles, number five—and

[Translation]

M. Flis: J'ai d'autres questions à vous poser à ce sujet, monsieur Saynor. J'aimerais toutefois préciser qu'après chaque étape du processus, des pressions sont exercées sur les trois partis à Ottawa. Vous n'avez aucune idée des pressions qui ont été exercées sur tous les membres des trois partis à Ottawa à la suite du rapport Gilson et des recommandations de partage égal de Pepin; vous n'avez aucune idée des pressions qui pourraient être exercées encore aujourd'hui si nous adoptions votre proposition du libre choix ou du paiement aux producteurs. Les groupes hurleraient. Comment faut-il se fixer des limites? Si nous prenons cette voie, ils se sépareront.

Si, à la fin du processus, il y a toujours des dissensions, certaines personnes de l'Ouest du Canada désirant que les paiements se fassent aux sociétés ferroviaires, d'autres aux producteurs et d'autres encore optant pour le libre choix, quel genre de recommandation le Comité recevrait-il de vos témoins? Comment devons-nous procéder? Je veux vous préciser qu'aucun consensus n'a été établi ni au sujet du libre choix, ni au sujet du 80-80 ni au sujet des différents modes de paiement.

M. Olofson: Je crois qu'il est impossible d'en arriver à un consensus parfait. Toutefois, en prenant votre exemple, je crois que si la moitié des gens ou des groupes que vous avez consultés était en faveur de payer les sociétés ferroviaires et l'autre moitié était en faveur de payer les producteurs, il faudrait quand même légiférer. Après tout, il s'agirait de la troisième lecture du projet de loi à la Chambre des communes. J'espère alors que le Comité emprunterait la voie logique, celle qui a été recommandée par les études faites pour le compte du gouvernement fédéral. Ces études recommandent que les subventions soient accordées aux producteurs. J'espère que vous aboutirez à cette conclusion logique.

Le vice-président: Merci beaucoup. Monsieur Althouse, à vous la parole.

M. Althouse: J'aimerais simplement avoir quelques précisions au sujet de la dernière question sur les bénéficiaires des subventions. Les porte-parole de la *Cattle Feeders Association* de l'Alberta se préoccupent-ils de la viabilité politique de ces subventions? Combien de temps croyez-vous, sera-t-il possible d'octroyer des subventions aux producteurs individuels? Le prochain budget destiné à réduire les coûts permettra-t-il d'octroyer quelques \$650 millions à quelques agriculteurs d'une région du pays? Croyez-vous honnêtement qu'une telle situation pourrait se poursuivre?

M. Saynor: J'aimerais répondre à cela monsieur le président, si vous le voulez bien. J'aimerais également répondre en partie à la question de M. Flis avant de commencer.

Le vice-président: Je vous en prie monsieur Saynor.

M. Saynor: Je tiens à dire qu'ici, dans l'Ouest, nous réalisons les pressions que vous avez dû subir à Ottawa; je crois que nous comprenons bien la situation. Nous étions bien d'accord avec le ministre des Transports lorsqu'il a établi les principes auxquels nous avons été soumis lors des négociations Gilson. L'un de ces principes, le numéro cinq—et il semblait

[Texte]

we believed him to be adamant about that, because he said he was committed to them—was to remove the distortion. For him to turn against that principle and betray the trust we put in him, I realize there must have been some terrible pressure tactics put on the man to do a thing like that.

We do not understand why the government would do a thing of that degree to us. We feel betrayed. We agreed to the process; we agreed to the principles; we agreed to the regulations; we agreed to compromise our views. And those views, those regulations, those principles we agreed to have been shattered.

Now on to your question, Mr. Althouse. I would just like to mention that you brought up something that is very near and dear to us; I would like to say that you have made the point for us. We agreed to the Gilson negotiation with the expectation there would be a sunset clause put in those recommendations to see an end eventually to subsidies to anybody. Naturally, we would like to see the subsidy phased out over a period of time, no matter who it goes to. But in the interim, naturally we would prefer to have the subsidy or the majority of the subsidy paid to the producer. Like you say, perhaps that would not survive for very long. Of course that is our point; we are hoping it will not survive for very long.

Mr. Althouse: Also in your brief, on page 8 you speculate slightly; you say that pasture costs are probably too high as a result of the artificial changes to the grain prices with Crow subsidies. Are you saying then that land prices will be reduced if the Crow is dropped? That is the obverse side of the analysis, I guess. I would assume that would be the case.

I also want to know how many members the Alberta Cattle Feeders Association has. Who qualifies for membership? Where are your members located in the Province of Alberta for the most part?

Mr. Saynor: Thank you, Mr. Althouse. The Alberta Cattle Feeders represent approximately 220 members, and our members are spread throughout the province. They are not particularly more dense in one area than another; but if they are, perhaps in the south more than any other region. I would say to qualify for a member of the Alberta Cattle Feeders Association all you have to do is pay a membership fee. Further, you do not have to be a feeder to be an associate member; you do have to be a feeder to be a regular member. Associate members do not have voting privileges.

The Vice-Chairman: Thank you. Mr. Mayer, please.

Mr. Althouse: A clarification, Mr. Chairman. Were those members or members and associate members in the 220 that were quoted to us?

Mr. Saynor: I would say that we have roughly 20 associate members included in the 220.

[Traduction]

inflexible sur ce point, parce qu'il a dit qu'il en avait la responsabilité—était d'éliminer la distorsion. Pour qu'il aille à l'encontre de ce principe et trahisse la confiance que nous avions mise en lui, je crois que cet homme a dû subir de terribles pressions pour qu'il ait fait une chose comme cela.

Nous ne comprenons pas pourquoi le gouvernement nous aurait fait une chose comme cela. Nous nous sentons trahis. Nous étions d'accord avec le processus; nous étions d'accord avec les principes; nous nous étions mis d'accord pour les règlements; nous étions d'accord pour faire des compromis et tous ces compromis, ces règlements, ces principes auxquels nous étions arrivés, ont été détruits.

Je passe maintenant à votre question monsieur Althouse. Laissez-moi d'abord vous dire que vous avez abordé là un sujet qui nous tient à coeur; j'aimerais préciser que vous avez fait une remarque avec laquelle nous étions d'accord. Nous étions d'accord avec les négociations Gilson parce que nous pensions trouver dans les recommandations une clause temporaire et que toute forme de subvention cesse à la longue. Evidemment, nous aimerions que les subventions ne cessent pas subitement mais s'étalent sur une période, qu'elles soient destinées à n'importe qui. Mais pendant ce temps, nous préférierions évidemment que les subventions ou tout au moins la grande partie, soient payées au producteurs. Comme vous l'avez dit, peut-être que cela ne fonctionnerait pas très longtemps. C'est là notre opinion, nous espérons que cela ne fonctionnerait pas très longtemps.

M. Althouse: Dans le dossier également, à la page 8, vous faites des suppositions; vous prétendez que les coûts des pâturages sont probablement trop élevés à cause des modifications artificielles apportées au prix des grains par les subventions du Nid-de-Corbeau. Prétendez-vous que les prix des terres diminueront si ces subventions n'existent plus? C'est là la contrepartie de votre analyse je crois. Et je crois que cela serait ainsi.

J'aimerais également connaître le nombre de membres de la *Alberta Cattle Feeders Association*. Qui peut être membre? D'où proviennent vos membres dans la province d'Alberta?

M. Saynor: Merci monsieur Althouse. La *Alberta Cattle Feeders Association* représente environ 220 membres, et nos membres sont répartis à travers la province. Ils ne se retrouvent pas en plus grand nombre dans un endroit que dans un autre, sauf qu'ils sont peut-être plus nombreux dans la région du sud. Je dirais que pour pouvoir être membre de la *Alberta Cattle Feeders Association*, tout ce que vous avez à faire c'est de payer une cotisation. Et vous n'avez même pas besoin d'être un éleveur pour être membre régulier. Les membres associés n'ont pas le droit de vote.

Le vice-président: Merci. Monsieur Mayer, s'il vous plaît.

M. Althouse: Un éclaircissement, monsieur le président: le chiffre de 220 avancé, correspondait-il aux membres ou aux membres et aux membres associés?

M. Saynor: Je dirais qu'il y a environ 20 membres associés y compris les 220.

[Text]

The Vice-Chairman: Mr. Mayer.

Mr. Mayer: Thank you very much, Mr. Chairman. We have heard a lot about the hurt to the manufacturing sector or the processing sector and the livestock sector. I would like to have Mr. Price, if I could, explain what exactly is meant by a hurt.

Mr. Price: I think I could answer that by simply going back to a question that was posed to Mr. Fjordbotten this morning. I think what the Alberta government had to do for the crushers in Alberta demonstrates the impact of Crow on the crushers.

Mr. Mayer: Could you explain it in terms and use examples as to how it relates to the hog industry, which you are very familiar with here in Alberta?

Mr. Price: Okay. Let us take the barley that is required to produce two truckloads of pork. If you had that subsidy on the pork, it would pay the freight anywhere in the world. If you transpose the subsidy that you are prepared to pay on the export of barley and take that amount of money on the number of bushels it takes to produce two truckloads of pork, it will pay the freight to Vancouver and anywhere in the world. To have that kind of a subsidy on grain, with full cost on pork freight, this is what I mean by distortion between the two. To put it another way, it will cost between \$20 and \$30 a tonne to match the government subsidy to keep the grain here to feed it to pork.

Mr. Mayer: How is that a hurt or a disadvantage to the hog industry in Alberta when it is not a disadvantage to hog industries in other parts of the country?

Mr. Price: I think it is a disadvantage to the hog industry in any of the Prairie regions or the designated area that has the Crow benefit. The subsidy, if it is to be paid to the railway, creates the same hurt in the whole Prairie region, because it distorts . . . In order to feed grain here, you have to match the federal subsidy to keep it here; that is the hurt. Otherwise, we will all just ship our barley.

Mr. Mayer: Do you see anything in Bill C-155 that addresses that hurt?

Mr. Price: No. There is nothing now in the bill that addresses that hurt. The misconception that exists that somehow this hurt disappears in real dollars does not happen. You have \$651 million in fixed dollars. Whatever the government pays to subsidize the export is the hurt.

Mr. Mayer: I guess I would have to agree with you on the last one. When the minister says that over time inflation is going to address it, I think that is a pretty poor policy on behalf of the federal government to use inflation as a means of addressing a major hurt.

Let me ask you a couple of specific questions if I can, Mr. Chairman. You mention that you are concerned about not having enough people . . . you have seats to the non-Prairie

[Translation]

Le vice-président: Monsieur Mayer.

M. Mayer: Merci beaucoup monsieur le président. Nous avons beaucoup entendu parler du mal fait au secteur de fabrication, de traitement et du bétail. J'aimerais que M. Price s'il le peut, nous explique ce qu'on entend exactement par le mot mal.

M. Price: Je crois que je pourrais répondre à cela en me rapportant simplement à une question posée à M. Fjordbotten ce matin. Je crois que ce que le gouvernement de l'Alberta a dû faire pour les broyeurs en Alberta montre l'impact des subventions du Nid-de-Corbeau sur les broyeurs.

M. Mayer: Pourriez-vous expliquer cela en utilisant l'exemple de l'industrie des porcs que vous connaissez très bien ici en Alberta?

M. Price: D'accord, prenons l'orge, nécessaire pour produire deux camions pleins de porcs. Si vous bénéficiez d'une subvention sur le porc, le transport serait payé n'importe où au monde. Si vous transposez la subvention que vous êtes prêts à payer pour l'exportation de l'orge, sur ce que coûtent les boisseaux nécessaires pour produire deux camions pleins de porcs, le transport serait payé à Vancouver et n'importe où au monde. Avoir ce genre de subvention sur le grain, et que le transport du porc ne soit absolument pas subventionné, c'est ce que j'appelle de la distorsion entre les deux. Cela veut dire qu'il en coûtera entre 20 dollars et 30 dollars la tonne pour équivaloir la subvention du gouvernement et pour conserver les grains ici pour nourrir les porcs.

M. Mayer: Pourquoi cela est-il un mal ou un désavantage pour l'industrie du porc en Alberta, lorsque cela n'est pas un désavantage pour l'industrie du porc dans d'autres parties du pays.

M. Price: Je crois que cela est un désavantage pour l'industrie du porc dans n'importe laquelle des régions des Prairies ou de la zone désignée qui profite des subventions du Nid-de-Corbeau. Les subventions, si elles s'appliquent au chemin de fer, entraînent le même mal dans toute la région des Prairies, parce que cela cause des distorsions . . . Afin de pouvoir utiliser les grains ici, il faut déboursier l'équivalent de la subvention fédérale; c'est cela le mal. Sinon, nous n'aurons qu'à expédier tout notre orge.

M. Mayer: Trouvez-vous que le projet de loi C-155 s'occupe de ce problème?

M. Price: Il n'y a là rien qui porte sur ce préjudice. L'idée fausse qu'on se fait voulant que ce préjudice disparaisse en dollars réels, n'apparaît pas. Il y a là 651 millions de dollars fixes. La somme que paye le gouvernement pour subventionner l'exportation, c'est là le préjudice.

M. Mayer: Je crois qu'il me faut être d'accord avec vous sur ce dernier point. Lorsque le ministre dit que, avec le temps, l'inflation s'occupera de ce problème, je crois qu'il s'agit là d'une politique très faible du gouvernement fédéral d'utiliser l'inflation comme moyen de corriger un préjudice important.

Puis-je me permettre de vous poser quelques questions précises, monsieur le président. Vous avez dit que vous vous inquiétez de ne pas avoir suffisamment de personnes . . . vous

[*Texte*]

feed grains. Because feed grains are grown in the west or consumed here, you want more feed grain users on the Senior Grain Transportation Committee—if not now, at a later date, and if now, so much the better. Could you give some examples of who you would like to see on there? In other words, what kind of changes in the form of an amendment would you like to see to Part I of the bill, which starts out in Clause 3 establishing a Senior Grain Transportation? What I am looking for are specific names or commodity groups that you would like to see on there.

Mr. Price: In the first place, again, as was brought up by my colleagues here, we question whether a buyer of 8% of western grains should be entitled to three members and the over 50% not entitled to any. I think if you are going to have the feed user side represented at all, you should have it represented from the designated area as well.

Mr. Mayer: But specifically, who would you like to see there? I agree with your comment. What I am trying to find out from you is what specific names you would give us or what specific organizations you would like to see . . .

Mr. Price: I think it would be logical for the largest organizations that represent the largest use of that grain.

Mr. Mayer: Which is who?

Mr. Price: Well, in Alberta it would be the hog board and the Alberta Cattle Commission; or we could work through the Alberta Feed Grain Users Association.

Mr. Mayer: Would you be prepared for either of the groups to sit down and submit some names to the committee so that we could have a look at that, so that if we propose some amendments along that line we would have your recommendations on which to base at least part of these recommendations?

Mr. Price: For the Province of Alberta, I think we could do that.

The Vice-Chairman: Thank you, Mr. Mayer.

To conclude this, I am going to allow one short question to each party. Madam Côté, Mr. Taylor and Mr. Benjamin.

Madam Côté.

• 1650

Mme Côté: Merci, monsieur le président.

Je n'ai vraiment pas de chance puisque j'arrive au début de la période de questions de courte durée!

Néanmoins, ma question s'adressera aux deux représentants, si vous me le permettez. Certains nous ont dit que le projet de loi était trop complexe, donc qu'il ne serait pas ou difficilement opérationnel. J'aimerais avoir vos commentaires à cet égard.

[*Traduction*]

avez des sièges pour les grains de provende qui ne proviennent pas des Prairies. Parce que les grains de provende ont été récoltés dans l'Ouest ou consommés ici, vous voulez qu'il y ait plus d'utilisateurs de grains de provende au Comité supérieur du transport du grain—que ce soit plus tard, ou dès maintenant, ce qui serait encore mieux. Pourriez-vous nous donner des exemples de personnes que vous aimeriez voir faire partie de ce Comité? En d'autres mots, quel type de modifications, sous forme d'un amendement, aimeriez-vous voir apporter à la première partie du projet de loi, qui débute à l'article 3 et prescrit un comité supérieur du transport du grain? J'aimerais que vous me donniez des noms ou des groupes.

M. Price: Premièrement, et comme l'ont mentionné mes collègues ici, nous nous demandons si un acheteur de 8 p. 100 des grains de l'Ouest devrait avoir droit à trois membres tandis que celui qui en achète plus de 50 p. 100, n'a droit à aucun membre. Je crois que si vous voulez que le côté des utilisateurs de grains soit représenté, il devrait être représenté également de la zone désignée.

M. Mayer: Mais, plus précisément, qui aimeriez-vous voir faire partie de ce comité? Je suis d'accord avec votre commentaire. J'aimerais que vous me donniez des noms des personnes, ou des noms d'organisations . . .

M. Price: Je crois que cela serait logique que les organisations les plus importantes qui représentent la plus grosse utilisation de ce grain.

M. Mayer: Et de qui s'agit-il?

M. Price: Bien, en Alberta ce serait la Commission sur les porcs et la *Alberta Cattle Commission*; ou, il pourrait s'agit de la *Alberta Feed Grain Users Association*.

M. Mayer: Seriez-vous prêt à ce qu'un de ces groupes se réunisse et soumette des noms au Comité pour que nous puissions les étudier, afin que si nous proposons des amendements qui en tiendraient compte, nous pourrions nous servir de vos recommandations pour fonder au moins en partie nos propres recommandations?

M. Price: Pour la province de l'Alberta, je crois que cela pourrait se faire.

Le vice-président: Merci, monsieur Mayer.

Pour terminer, je vais permettre à chaque parti de poser une petite question. Madame Côté, monsieur Taylor et monsieur Benjamin.

Madame Côté.

Mrs. Côté: Thank you, Mr. Chairman.

I am really unlucky since I just got here at the beginning of the snappy questions period.

Nevertheless, my question will be directed to the two representatives, if you do not mind. Some people have told us that the bill was too complex, that, consequently, it would not be operative, or that it would be difficult to implement. I would like to know your views on the subject.

[Text]

Ma deuxième courte question concerne les subventions. On nous reproche également, et M. Price y a fait allusion ainsi que vous, monsieur Saynor, le fait que les subventions que l'on accordait à l'agriculture soient trop généreuses. L'Association des consommateurs a même comparu devant le Comité de l'agriculture à ce sujet. Comment pourrait-on faire pour que le domaine de l'agriculture en général puisse bien fonctionner sans trop le subventionner? Il semblerait qu'on doive faire quelque chose.

J'aimerais bien avoir vos commentaires sur ces deux questions, soit la complexité du projet de loi et quelle latitude on doit accorder aux subventions? Dans vos commentaires, monsieur Saynor, vous parlez de l'aide que l'on pourrait donnée aux éleveurs, aux utilisateurs de céréales. Doivent-ils continuer de payer le prix du grain à l'exportation pour consommation domestique?

Mr. Price: The first thing that needs to be understood is that if there is no subsidy there is no distortion; that overcomes the entire problem from the secondary industry point of view. Now, if there is to be an agricultural subsidy, it should be placed as low on the pyramid as possible to create the least distortion possible.

The Vice-Chairman: I now call on Mr. Taylor.

Mr. Taylor: Thank you. In view of the comments made by my friend Mr. Flis, that 50% wanted the shortfall to go to the railways and 50% wanted the shortfall to go to the producers, and in view of what my honourable friend from Quebec said about the Alberta Wheat Pool really being the influence that changed the minister's mind, I think I should put two or three points on the record. Number one: The Alberta Wheat Pool has about 60,000 members, but the Alberta Wheat Pool does not speak for 60,000 members—not anywhere like it. Had the Alberta Wheat Pool carried out a proper ballot, I could understand the representations from the Alberta Wheat Pool. But it did not; it had a very selective ballot, which is really so meaningless that they do not even want to let us see the results. I am a member of the Alberta Wheat Pool; I did not get a ballot. Hundreds of my producers did not get ballots.

Another point is that the Alberta Wheat Pool has a vested interest. Consequently, it should be considered in that light, rather than representing 60,000 members, which it does not. At my public meetings throughout Bow River, which is largely agricultural, I would say it is more like 95%—or at least 90%—in favour of the freedom of choice, versus 10% to the railroads. Certainly it is no more than 10%. So let us not have any of this 50-50 business. We have a very large majority wanting the freedom of choice.

The other point I would like to make and ask a question on is the Gilson report. Gilson heard the representations from the

[Translation]

My second short question is related to the subsidies. We are also being accused—and Mr. Price as well as you, Mr. Saynor, mentioned it—of being too generous with the agricultural sector. The Consumers' Association has even appeared before the Standing Committee on Agriculture in this regard. How could the agricultural sector as a whole function adequately without too many subsidies? It would seem that something has to be done.

Could you give me your views on those two issues, that is, the complexity of the bill and the leeway that the government should have in subsidizing the industry? In your comments, Mr. Saynor, you mentioned the assistance that livestock producers, consumers of grain, should receive. Should they continue to pay export prices for grain that is being consumed domestically?

M. Price: La première chose qu'il faut comprendre est la suivante: S'il n'y a pas de subvention, il n'y a pas de distorsion, du point de vue de l'industrie secondaire, c'est là une façon de résoudre l'ensemble du problème. En fait, si des subventions doivent être accordées à l'agriculture, il faudrait les octroyer à l'échelon le plus bas possible de la pyramide que forme secteur d'activité de façon à susciter la distorsion la plus faible possible.

Le vice-président: La parole est maintenant à M. Taylor.

M. Taylor: Merci. Compte tenu des observations formulées par mon ami M. Flis, suivant lesquelles 50 p. 100 des producteurs désirent que les paiements soient versés aux chemins de fer et le reste désiraient qu'ils soient versés aux producteurs, et compte tenu de l'affirmation de mon honorable ami du Québec suivant laquelle l'*Alberta Wheat Pool* est véritablement l'autorité qui a poussé le ministre à changer d'avis, je crois que je devrais faire deux ou trois mises au point aux fins du compte rendu. Tout d'abord, l'*Alberta Wheat Pool* compte environ 60,000 membres, mais il ne représente pas 60,000 membres, peu s'en faut. Si cet organisme avait procédé à un scrutin en bonne et due forme, je pourrais comprendre qu'il fasse de telles démarches. Mais ce n'est pas le cas. Le scrutin auquel il a procédé était très sélectif; en fait, il était à ce point dénué de sens que les représentants ne veulent même pas nous en communiquer les résultats. Je suis membre de l'*Alberta Wheat Pool*; mais je n'ai pas reçu de bulletin de vote. Des centaines de producteurs qui relèvent de moi n'en n'ont pas reçu.

En second lieu, l'*Alberta Wheat Pool* est directement intéressé. Par conséquent, il faudrait tenir compte de cet état de choses plutôt que de considérer qu'il représente 60,000 membres, ce qui n'est pas le cas. Si j'en juge d'après les assemblées publiques tenues dans toute la région de Bow River, région principalement agricole, auxquelles j'ai participé, je dirais plutôt que 95 p. 100 environ, ou à tout le moins 90 p. 100, préconisent la liberté de choix, tandis que 10 p. 100 préconisent que les paiements soient versés directement aux chemins de fer. À coup sûr, il n'y en a pas plus de 10 p. 100. Oublions donc cette histoire de 50-50. La très vaste majorité désire la liberté de choix.

L'autre mise au point que j'aimerais faire concerne le Rapport Gilson, et j'aimerais poser une question à cet égard.

[Texte]

wheat pools, from all the western pools; the minister heard all the representations from the wheat pools before Gilson, after Gilson, after he made the 50% of Gilson. The minister heard it all over again when he was going to accept the whole principle of Gilson; he heard the representations from the wheat pools, but it did not cut any ice. It was not until the Quebec caucus came into the picture that this scene suddenly changed. So let us not be so naive and say it was the western pools that changed the minister's mind. The fact of the point is the minister has become a hostage, a prisoner to the caucus of one province. This is the Western Grain Transportation Act, and it should be in light of the best possible conditions for the Western Grain Transportation Act. Those points I think should be on the record in order to keep things straight.

The Vice-Chairman: Mr. Taylor, thank you very much. Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman . . .

Mrs. Côté: On a point of order.

The Vice-Chairman: Go ahead.

Mrs. Côté: Thank you, Mr. Chairman.

Monsieur le président, mes deux courtes questions s'adressaient aux deux représentants. J'ai eu la réponse de M. Price et je le remercie. Mais maintenant, j'aimerais bien avoir la réponse de l'autre représentant, s'il vous plaît! Je profite de votre générosité pour remercier M. Saynor de ses propos à mon endroit. Ce fut un plaisir de vous recevoir au Comité de l'agriculture. Merci.

The Vice-Chairman: Would you care to answer the second . . . ?

Mr. Saynor: I am delighted to answer the question, Mr. Chairman. Actually, the first question dealt with whether we think the bill is too complex. Well, I have here two documents I brought with me today: I have *Western Grain Transportation—Report on consultations and recommendations*, by J.C. Gilson; I also have here Bill C-155. I would like to say just briefly that I have read this one in its entirety, and I tried my best to get through this one; I really did, as did a number of other people who have been before this hearing. I wonder how many of the committee members have read the bill in its verbatim fashion. It is poorly written, as we stated, and it is extremely too complicated. I think they should simplify it so that people of this committee and people who are presenting briefs can understand it. I do not mean any derogatory statements by that; I just feel that it is too complicated.

As to the second part of Madam Côté's question, she said they would like to do something in terms of helping agriculture. She was wondering if there are too many subsidies being paid at the present time. I would only have to try to answer it this way: I do not condemn other people for receiving subsidies if that is what they feel is best for them. I say in simple terms

[Traduction]

Gilson a été saisi des démarches entreprises par les syndicats du blé, par tous les syndicats de l'Ouest; le ministre entendit l'opinion des syndicats du blé avant Gilson, après Gilson et après que Gilson eût établi son plan de 50-50. Le ministre fut saisi de leur opinion une fois de plus au moment où il était sur le point d'accepter le principe proposé par Gilson; il fut saisi des démarches faites par les syndicats du blé, mais cela le laissa froid. Ce n'est que lorsque le caucus québécois entra en scène que la situation se modifia soudainement. Ne soyons donc pas naïfs, et ne disons pas que ce sont les syndicats de l'Ouest qui ont poussé le ministre à changer d'avis. Le fait est que le ministre est devenu un otage, prisonnier du caucus d'une province. Ceci est la Loi sur le transport du grain de l'Ouest, il faut essayer d'instaurer les meilleures conditions possibles en vue de l'application de cette loi. Pour remettre les choses au point, je crois que le compte rendu devrait tenir compte de ces considérations.

Le vice-président: Monsieur Taylor, merci beaucoup. Monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Monsieur le président . . .

Mme Côté: J'aimerais faire un rappel au Règlement.

Le vice-président: Allez-y.

Mme Côté: Merci, monsieur le président.

Mr. Chairman, my two short questions were directed to both representatives. I just got Mr. Price's answer, and I thank him. But now, I would like the other representative to please answer my question! May I take advantage of your generosity to thank Mr. Saynor for his observations concerning me. It was a pleasure to have you before the Standing Committee on Agriculture. Thank you.

Le vice-président: Voudriez-vous répondre à la deuxième . . . ?

M. Saynor: Je serai très heureux de répondre à la question, monsieur le président. En fait, la première question visait à déterminer si nous pensions que le projet de loi était trop complexe. Eh bien, j'ai apporté deux documents avec moi ici aujourd'hui: J'ai le document de J.C. Gilson intitulé: «Le transport des grains dans l'Ouest—Rapport sur les consultations et les recommandations», de même que le Bill C-155. J'aimerais préciser brièvement que j'ai lu celui-ci au complet et j'ai fait de mon mieux pour lire l'autre, vraiment, comme un certain nombre d'autres personnes qui ont comparu devant le Comité. Je me demande combien des membres du Comité ont lu le texte intégral du projet de loi. Il est mal écrit, comme nous l'avons déclaré, et bien trop compliqué. Je crois que les responsables devraient le simplifier pour que les membres du Comité ainsi que les gens qui présentent des mémoires puissent le comprendre. Je ne veux aucunement être désobligeant, j'estime seulement qu'il est trop complexe.

En ce qui concerne la deuxième partie de la question de Mme Côté, elle a dit que le gouvernement aimerait faire quelque chose pour aider l'agriculture. Elle se demandait si un trop grand nombre de subventions étaient versées à l'heure actuelle. Je ne puis que répondre de la façon suivante: Je ne condamne pas d'autres personnes pour accepter des subventions si elles

[Text]

that the cattle feeders have been able to survive without subsidies, largely. We have been forced at times to play the welfare game. We have been forced into it. But we pay the full commercial rate right at the present time.

I would like to tell you what it costs to ship 100 pounds of beef between Calgary and Montreal. That rate is between \$9.02 and \$12.50, depending on whether you pay the brokerage. To send the same 100 pounds of feed grain—the same direction, the same distance—roughly it costs about 30¢.

Mr. Hargrave: It costs who?

Mr. Saynor: It costs about 30¢.

Mr. Hargrave: To the producer.

Mr. Saynor: To the producer.

The Vice-Chairman: Thank you very much. I call on Mr. Benjamin for a snappy question. Make it snappy.

Mr. Benjamin: In light of what has happened, my snappy will be the same as the previous ones. I will only comment at the outset to say that one of my findings last fall and all during the winter and spring is that the worries of people in Quebec, the producers, was as a result of a leaked Cabinet document that in the fall of 1981 put not only the statutory grain rates in jeopardy, but the Feed Freight Assistance Act—which means so much to eastern Canada—the Maritimes Freight Rate Act, the Atlantic Region Freight Assistance Act, and a few other little acts. The producers I talked to in Quebec thought this was the thin edge of the wedge.

The Vice-Chairman: Order, order. Mr. Benjamin, as the Speaker of the House says, never mind the long preambles. You came to the Chair and asked me for a short, snappy question.

Mr. Benjamin: Yes, I did.

The Vice-Chairman: Please get to the question, and never mind the speech.

• 1700

Mr. Benjamin: I think it is perfectly true, Mr. Chairman, and Mr. Taylor, whom I respect very much—I do not think he ever did get to a question for about three or four minutes.

However, I would like to ask the Alberta Feed Grain Users Association and the Alberta Cattle Feeders Association why the producers of grain, including feed grain, should sell those feed grains to the users and the feeders for less than the export price or the board price? Why should he not keep it, even if he has to store it until he can sell it at the export price or the board price. Why should he sell it to you guys for less? And if he has to sell it for less, why should he not start raising livestock and throw you all into trouble? Why do you want to

[Translation]

estiment que c'est ce qu'il y a de mieux à faire. J'aimerais simplement déclarer que les éleveurs de bétail ont été, pour une bonne part, capables de survivre sans subventions. À l'occasion, nous avons été obligés de bénéficier d'une certaine assistance. Nous avons été forcés de le faire. Mais à l'heure actuelle, nous acquittons le tarif commercial intégral.

J'aimerais vous informer de ce qu'il en coûte pour expédier 100 livres de boeuf de Calgary à Montréal. Le tarif s'établit entre \$9.02 et \$12.50, selon que vous payez des frais de courtage ou non. Pour expédier 100 livres de graines fourragères toujours de Calgary à Montréal, il en coûte environ 30 cents.

M. Hargrave: À qui?

M. Saynor: Cela coûte environ 30 cents.

M. Hargrave: Au producteur.

M. Saynor: Au producteur.

Le vice-président: Merci beaucoup. M. Benjamin a maintenant le droit de poser une question courte. Faites vite.

M. Benjamin: Compte tenu de ce qui s'est passé, je ferai aussi vite que les autres. J'aimerais préciser dès le départ que je me suis rendu compte l'automne dernier, pendant tout l'hiver et tout le printemps, que les préoccupations des Québécois, des producteurs, résultaient de la divulgation d'un document du cabinet qui, à l'automne de 1981, a menacé non seulement les tarifs des grains prévus par la loi, mais également la Loi sur l'aide au transport des céréales fourragères, qui intéresse tout l'Est du Canada, la Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes, la Loi sur les subventions au transport des marchandises dans la région Atlantique et quelques autres lois de moindre importance. Les producteurs auxquels j'ai parlé au Québec estimaient que cela revenait à s'engager sur une pente savonneuse.

Le vice-président: À l'ordre, à l'ordre. Monsieur Benjamin, pour reprendre les termes de l'orateur de la Chambre, laissez tomber les longs préambules. Vous êtes venu me demander de poser une question courte et concise.

M. Benjamin: Oui, c'est vrai.

Le vice-président: Alors, arrivez-en à la question et laissez faire le discours.

M. Benjamin: Je pense que c'est parfaitement vrai, monsieur le président et monsieur Taylor, que je respecte beaucoup, je pense qu'il n'a pas eu l'occasion de s'exprimer depuis trois ou quatre minutes.

J'aimerais cependant demander à l'*Alberta Feed Grain Users Association* et à l'*Alberta Cattle Feeders Association* pourquoi les producteurs de grains, et de grains de provende, devraient vendre ces grains aux utilisateurs et aux engraisseurs moins cher que le prix d'exportation ou le prix de la commission? Pourquoi le producteur ne les garderait-il pas, même s'il doit les emmagasiner jusqu'à ce qu'il puisse les vendre au prix d'exportation ou au prix de la commission? Pourquoi vous les vendraient-ils à rabais? Et s'il faut vraiment vendre pour

[Texte]

beggar the grain producers, who are already in severe difficulty? Why do you sit here demanding that they should pay hundreds of millions of dollars a year more when they are already in deep difficulty? What are you doing to your own neighbours? Why should they sell to you for less than what the board price or the export price is? They should tell you to go to blazes and hang onto it and sell it for a better price later.

The Vice-Chairman: We will hear the answer. Do you wish to reply, Mr. Elofson?

Mr. Elofson: The feed grain user is not demanding that he get the feed grain for less than the export price; he is asking for the price to be less than the export price by the cost of getting it to port position.

It is as simple as that, and if you have read the act, Mr. Benjamin, you will also realize that the benefit to the grain producer exists, and in the bill it says in perpetuity again, as it did in 1897, which is apparently forever. I would like to know who in the world thinks they can figure out what exactly is going to happen in forever and ever land.

But we are not, Mr. Benjamin, saying that the cost of the grain on the Prairies should be less than the price at export position by any more than the amount that it costs to get it to port. That is all, and the benefit to the producer that is instilled in the bill and has been since 1897 is to exist and to remain in the hands of the producer. That is what we are saying. So you have not read the bill properly if you think that we are stealing something from the producer.

Mr. Benjamin: The difference is more . . .

The Vice-Chairman: Thank you. I call on Mr. Mazankowski.

Mr. Mazankowski: Thank you, Mr. Chairman.

Mr. Price, I would like you to deal with the matter of dilution. One of the earlier witnesses, the Alberta Cattle Commission, painted the scenario that if the livestock industry was wiped out you would have some 8 million tonnes of feed grain that would be on the market that would probably find its way into the export market which in effect would have a dilutionary effect upon the Crow benefit. So if the processing is reduced or the livestock industry is reduced, would you not have a dilution there as well? There seems to be a lot of concern about broadening the base of the benefit and the way in which it is distributed; but really, in effect, if you were to wipe out or severely retard the livestock industry, as it has been suggested that this bill will do, would you not in effect lead to a dilution of the \$651 million by increased production in other grains which would end up into the market system?

Mr. Price: Two things: One is that probably you will only lose half of the industry so your initial 8 million tonnes becomes 4 million tonnes, but then also there is other land utilized in the production of livestock that will also go to produce grain. So you will have that. And, yes, you will have

[Traduction]

moins cher, pourquoi ne pas se mettre à élever du bétail et vous donner tous les problèmes? Pourquoi voulez-vous rançonner les producteurs de grains qui ont déjà des problèmes graves? Pourquoi venez-vous ici nous dire que les producteurs doivent payer des centaines de millions de dollars par année de plus quand ils tirent déjà le diable par la queue? Est-ce une façon de traiter ses propres voisins? Pourquoi devrait-on vous vendre pour moins que le prix de la commission ou le prix de l'exportation? Les producteurs devraient vous envoyer promener et tout garder pour vendre à un meilleur prix plus tard.

Le vice-président: Écoutons la réponse. Voulez-vous répondre, monsieur Elofson?

M. Elofson: L'utilisateur de grains de provende n'exige pas ces grains à moins que le prix à l'exportation: il demande seulement que le prix soit réduit, par rapport au prix à l'exportation, de ce qu'il en coûte pour l'avoir à destination.

C'est aussi simple que cela, et si vous lisez la loi, monsieur Benjamin, vous constaterez qu'il y a un bénéfice également pour le producteur et qu'on y parle de perpétuité, comme on en parlait en 1897, ce qui, semble-t-il, veut dire pour toujours. J'aimerais savoir qui peut se vanter de savoir ce qui va arriver pour toujours et dans chaque pays.

Mais nous ne prétendons pas, monsieur Benjamin, que le coût du grain dans les Prairies devrait être inférieur au prix au port d'exportation d'une somme inférieure à ce qu'il en coûte pour le transporter jusque là. C'est tout, et le bénéfice qui a été garanti au producteur en 1897 restera aux mains de ce dernier en vertu de la nouvelle loi. Voilà ce que nous disons. Vous n'avez donc pas lu le projet de loi correctement si vous pensez qu'on veut voler quelque chose au producteur.

M. Benjamin: La différence est plus . . .

Le vice-président: Merci. J'appelle M. Mazankowski.

M. Mazankowski: Merci, monsieur le président.

Monsieur Price, je voudrais vous entretenir de la question de la dilution. Un des témoins à paraître avant moi, l'*Alberta Cattle Commission*, vous présentait l'hypothèse que, si l'industrie de l'élevage disparaissait, il y aurait quelques huit millions de tonnes de grains de provende de trop sur le marché qui aboutiraient probablement à l'exportation, ce qui, en fait, diluerait le bénéfice du Nid-de-Corbeau. S'il y a réduction dans l'industrie de la transformation ou de l'élevage, pourquoi n'y aurait-il pas également de dilution là aussi? On semble s'inquiéter beaucoup de l'élargissement de la base du bénéfice et de la façon que celui-ci pourrait être distribué: en fait, si on faisait disparaître ou si on gênait gravement l'industrie de l'élevage, conséquences que certains voient dans la loi, est-ce qu'il n'y aurait pas en fait une dilution des 651 millions de dollars par une production accrue d'autres grains qui aboutirait à l'exportation?

M. Price: Deux choses: la première est la perte probable de la moitié de l'industrie, de sorte que les huit millions de tonnes initiales, dont vous parlez, deviennent quatre millions de tonnes; mais il y a également d'autres terres utilisées à la production du bétail qui vont également servir à la production

[Text]

the dilution as long as you have your 31.1 cap. Now, if the government is prepared to have that open ended, then the dilution does not happen; but as long as you have the 31.1 cap we will all export grain until such time as that factor of increased volumes increases the freight cost to the producer.

Mr. Mazankowski: If you lift the 31 million-tonne cap and retain the same \$651 million level, you will still have dilution.

Mr. Price: Sure. It is the same thing.

Mr. Mazankowski: Right.

The Vice-Chairman: I want to thank the representatives of the Alberta Feed Grain Users Association and the representatives of the Alberta Cattle Feeders Association for appearing here this afternoon. Thank you very much.

Before moving on to the next group, I have three briefs, a submission of the Western Stock Growers Association, a submission by the Alberta Feed Grain Users Association and a submission by the Alberta Cattle Feeders Association. Do you wish those appended to today's program?

Some hon. Members: Agreed.

The Vice-Chairman: Thank you very much.

We call upon the Alberta Pork Producers' Marketing Board, Mr. David Felstad and his associates, and the Alberta Swine Breeders Association, Mr. Walter Weber and his associates.

The Chairman: Before I introduce our next witnesses, I want to make a plea to members of the committee and remind them that perhaps the basic reason for our journey to Alberta and to the other provinces is to hear from groups affected by the proposed legislation. I also remind members that members will have an opportunity in other committee sessions in Ottawa at report stage and at third reading stage to put their views before the committee and the Parliament of Canada and thus the people of Canada.

I remind members as well that there has been a fair amount of latitude with the rules of committee in allowing members who are non-members of the committee to have an opportunity to put questions. However, I plead with you for co-operation because if we do not have that co-operation it is obvious that some groups whom we have agreed to hear are going to be short-changed timewise, and unless we can follow that procedure then I will have to stick to the traditional method of committee hearings where the members of the committee are heard first and if there is any time left non-members are then heard. But I would prefer not to have to do that. I prefer to have the various parties indicate who their spokesmen will be and follow that procedure. But I would plead with members when they say they want to ask a short question to make it just that and not a statement.

Having said that, I welcome Mr. Walter Weber, President of the Alberta Swine Breeders Association, and his associates, and the second one is the Alberta Pork Producers' Marketing

[Translation]

du grain. Et, en effet, il y aura dilution aussi longtemps que vous garderez votre plafond de 31.1. Si le gouvernement est prêt à laisser cette question en suspens, alors la dilution n'aura pas lieu; mais tant qu'il y aura ce plafond de 31.1, on exportera tout notre grain jusqu'à ce que ce facteur de volumes accrus augmente le coût de la marchandise pour le producteur.

M. Mazankowski: Si on lève le plafond de 31 millions de tonnes et gardons le même niveau de 651 millions de dollars, on aura quand même une dilution.

M. Price: Bien sûr, c'est la même chose.

M. Mazankowski: Bien.

Le vice-président: Je voudrais remercier les représentants de l'*Alberta Feed Grain Users Association* et ceux de l'*Alberta Cattle Feeders Association* de leur présence ici cet après-midi. Merci beaucoup.

Avant de passer au groupe suivant, j'ai trois mémoires, un de la *Western Stock Growers Association*, un de l'*Alberta Feed Grain Users Association* et un dernier de l'*Alberta Cattle Feeders Association*. Voulez-vous qu'on les annexe aux délibérations d'aujourd'hui?

Des voix: D'accord.

Le vice-président: Merci beaucoup.

Nous invitons maintenant les porte-parole de l'*Alberta Pork Producers' Marketing Board*, M. David Felstad et ses collègues, et les représentants de l'*Alberta Swine Breeders Association*, M. Walter Weber et ses collègues, à prendre la parole.

Le président: Avant que je présente les prochains témoins, je voudrais adresser une requête aux membres du Comité et leur rappeler que, si nous venons en Alberta et dans les autres provinces, c'est sans doute avant tout pour entendre des représentants des groupes touchés dans le projet de loi. Je veux aussi rappeler aux députés qu'ils auront l'occasion, à d'autres séances du Comité à Ottawa, au stade du rapport et au stade de la troisième lecture, à présenter leur point de vue au Comité et au Parlement du Canada, et donc aux Canadiens.

Je rappelle également aux députés qu'on a pris beaucoup de latitude face aux règlements du Comité, en permettant aux députés qui ne sont pas membres du Comité de poser des questions. Je demande cependant votre collaboration qui est indispensable si nous voulons donner suffisamment de temps à tous les groupes que nous avons décidé d'entendre. À moins que nous puissions suivre cette procédure, je devrai m'en tenir à la méthode traditionnelle des audiences, suivant laquelle les membres du Comité s'expriment en premier et, s'il reste du temps, les non-membres peuvent ensuite prendre la parole. Je préférerais ne pas avoir à faire cela. Je préfère que chacun des partis indique qui sera son porte-parole et suive la procédure. J'aimerais que les députés qui veulent poser une question brève s'en tiennent vraiment à cela et ne fassent pas de déclaration.

Cela étant dit, je souhaite la bienvenue à M. Walter Weber, président de l'*Alberta Swine Breeders Association* et à ses collègues ainsi qu'à M. David Felstad, président de l'*Alberta Pork Producers' Marketing Board*, ainsi qu'à ses collègues.

[Texte]

Board, represented by Mr. David Felstad, Chairman of the Board, and his associates.

I will start with Mr. Felstad and would ask him to introduce his colleagues, and if he has a brief summary statement to make, to proceed with that and then we will go afterwards . . .

Mr. Benjamin: Did we not have the Alberta Hog Producers?

The Chairman: They have said they did not wish to appear. They are going to appear in Regina.

Mr. David Felstad (Chairman, Alberta Pork Producers' Marketing Board): Thank you very much, Mr. Chairman.

Just by way of introductions here, with me I have Mr. John Prentice of the Alberta Pork Producers' Marketing Board; Mr. Greg Whalley, the Alberta board economist; Mr. Vern Meek, Vice-Chairman of the Alberta Pork Producers' Marketing Board; and Mr. Walter Weber of the Alberta Swine Breeders Association.

I would like to briefly read a covering statement to the committee, which all of you have received, and following that I believe Mr. Weber will read a short statement representing his organization.

Mr. Chairman, members of the standing committee, I would like to thank you for allowing me the opportunity to speak to you today. As you have had the opportunity to review the submission I sent to your Ottawa office, I will keep my comments today quite brief.

On behalf of all Alberta pork producers, I wish to convey our deep concern with this bill and the devastating effect that it will have on the economics of hog production in Alberta. In legislating payment of the entire Crow subsidy directly to the railways the government has completely dismissed the overwhelming evidence of the negative effect it will have on secondary processing. This decision represents a total disregard of the federal government's responsibility for the livestock industry in western Canada.

The government persists in calling Bill C-155 a compromise. It is nothing of the kind. The final decision to pay the entire Crow benefit to the railways is nothing more than total capitulation to the Province of Quebec.

Granted, there was no consensus in western Canada for a producer payment; but, as you can see, there is precious little consensus for the payment policy contained in Bill C-155.

• 1710

Since central and eastern Canada are only insignificantly affected by the bill, we believe the government should have fallen back on its responsibility to the economies of western Canada, thus making this crucial decision on how to pay the Crow benefit.

This exercise of federal government responsibility would have resulted in the rejection of the irresponsible and completely unfounded demands of Quebec agriculture, and the

[Traduction]

Je commencerai par demander à M. Felstad de nous présenter ses collègues et de nous faire un résumé de sa présentation s'il peut le faire, après quoi, nous . . .

M. Benjamin: L'Alberta Hog Producers n'est pas présente?

Le président: Elle ne voulait pas se présenter ici; elle se présentera à Regina.

M. David Felstad (président, Alberta Pork Producers' Marketing Board): Merci beaucoup, monsieur le président.

Je vais faire les présentations: J'ai avec moi M. John Prentice de l'Alberta Pork Producers' Marketing Board; M. Greg Whalley, l'économiste de la Commission; M. Vern Meek, vice-président de l'Alberta Pork Producers' Marketing Board et M. Walter Weber de l'Alberta Swine Breeders Association.

J'aimerais vous lire brièvement un texte de présentation que vous avez tous reçu, après quoi, je pense, M. Weber lira une courte déclaration pour le compte de l'organisation qu'il représente.

Monsieur le président, mesdames et messieurs les membres du Comité permanent, j'aimerais vous remercier de m'avoir donné l'occasion de vous parler aujourd'hui. Étant donné que vous avez eu l'occasion d'examiner le mémoire que j'ai envoyé à votre bureau d'Ottawa, je me contenterai ici d'un commentaire assez bref.

J'aimerais vous faire part de l'inquiétude partagée par tous les producteurs de porcs de l'Alberta au sujet de cette loi et des effets dévastateurs qu'elle aura sur la rentabilité de la production du porc en Alberta. En prescrivant par la loi que tout le subside du Nid-de-Corbeau ira directement aux chemins de fer, le gouvernement a complètement rejeté la preuve accablante de l'effet négatif que la loi aura sur l'industrie de la transformation. Cette décision représente un déni total des responsabilités du gouvernement fédéral face à l'industrie de l'élevage dans l'ouest du Canada.

Le gouvernement continue d'appeler le projet de loi C-155 un compromis. Ce n'est rien de cela. La décision finale de verser tout le bénéfice du Nid-de-Corbeau aux chemins de fer n'est rien de plus qu'une capitulation complète face au Québec.

Je conviens qu'il n'y avait pas de consensus dans l'Ouest pour un paiement au producteur. Cependant, comme vous le constatez, il n'y a à peu près pas de consensus pour les politiques de paiement contenues dans le projet de loi.

Étant donné que le centre et l'est du Canada ne sont touchés que de façon négligeable par le projet de loi, nous croyons que le gouvernement aurait dû reprendre ses responsabilités face à l'économie de l'Ouest canadien en prenant la bonne décision sur la façon de payer le subside du Nid-de-Corbeau.

Cette prise de responsabilité du gouvernement fédéral lui aurait fait rejeter les exigences irresponsables et dénuées de tout fondement de l'agriculture québécoise et lui aurait fait

[Text]

implementation of the method of payment as recommended by Dr. Gilson.

The Alberta pork producers would like to make it clear that our sole objective in this matter is to see that we are unaffected by this legislation. We have not asked for similar subsidies for our industry nor have we attempted to have the Crow subsidy discontinued. All we ask is that the subsidy be paid in a manner that does not result in damage to the competitive viability of our industry.

We believe that the Double 80 proposal as presented by the Alberta Minister of Agriculture represents a workable alternative that would address our concerns, and we strongly urge the standing committee to make amendments to this bill to accommodate this method of payment.

We do not believe that one of the objectives of Bill C-155 is to inhibit the development of secondary processing in Alberta. As the bill is now written, this would very definitely be the outcome. We believe that it is your responsibility as members of this committee to ensure that the bill is written in such a manner that it does not exact unintended damage on related industries.

We urge you in the strongest possible terms to take every possible measure to fulfil your responsibility in this regard.

Once again, thank you for the opportunity to bring our concerns to your attention. Thank you.

The Chairman: Thank you, Mr. Felstad. Mr. Weber.

Mr. Walter Weber (President, Alberta Swine Breeders Association): Thank you, Mr. Chairman. The Alberta Swine Breeders Association represents the purebred portion of the swine industry in Alberta. The main objective of the association is to provide high quality breeding stock to the commercial pork producer. Alberta's favourable climate, high quality feed grains, and advanced breeder usage of the government-funded record of performance selection programs has assured a firm and steady supply of this breeding stock.

We are now faced with a situation where an act of Parliament, Bill C-155, will create an artificial situation that threatens the health of the commercial pork industry in western Canada and therefore threatens the health of our association and its members.

Bill C-155 virtually forces the shipment of grain from the Prairies in order for the grain producer to receive any Crow benefit. This places western pork producers at a distinct disadvantage to producers in other regions in Canada. It will also cause a further deterioration in the packing plant sector, and could cause the death knell of this industry in the west.

Bill C-155 does not appear to provide for any guarantee of performance by the railways, even though public funds will be

[Translation]

mettre en place le mode de paiement recommandé par M. Gilson.

Les producteurs de porcs de l'Alberta veulent affirmer sans équivoque que leur seul objectif est de faire en sorte qu'ils n'aient pas à souffrir de cette loi. Nous n'avons pas demandé de subsides pour notre industrie et nous n'avons pas demandé non plus que le subside du Nid-de-Corbeau disparaisse. Tout ce que nous voulons, c'est que ce subside soit payé d'une façon qui ne nuise ni à la viabilité ni à la compétitivité de notre industrie.

Nous croyons que la proposition du Double 80 présentée par le ministre albertain de l'Agriculture représente une solution réaliste qui apaiserait nos craintes, et nous pressons le Comité d'amender le projet de loi pour permettre ce mode de paiement.

Nous ne croyons pas que l'un des objectifs du projet de loi C-155 soit d'inhiber le développement de la transformation en Alberta. Ce serait certainement l'effet de la loi si elle est passée de la façon qu'elle est rédigée actuellement. Nous croyons que c'est votre responsabilité comme membres du Comité de faire en sorte que le projet de loi soit écrit de telle façon qu'il ne nuise pas de façon non intentionnelle à certaines industries reliées au grain.

Nous vous prions le plus vivement possible de prendre toutes les mesures imaginables pour remplir votre mandat à cet égard.

Une fois de plus, merci pour l'occasion que vous nous donnez de porter nos inquiétudes à votre intention. Merci.

Le président: Merci, monsieur Felstad. Monsieur Weber.

M. Walter Weber (président, Alberta Swine Breeders Association): Merci, monsieur le président. L'*Alberta Swine Breeders Association* représente la partie «pure-sang» de l'industrie porcine de l'Alberta. Notre objectif principal est de fournir des porcs reproducteurs de haute qualité à l'éleveur commercial. Le climat favorable de l'Alberta, la qualité des grains de provende, ainsi que l'utilisation des programmes de sélection faisant appel aux dossiers d'aptitude, qui sont subventionnés par le gouvernement et mis à la disposition des améliorateurs de race, ont assuré le maintien d'un cheptel reproducteur considérable et constant.

Nous faisons maintenant face à une situation dans laquelle une loi, C-155, créera une situation artificielle qui menace la santé de l'industrie porcine dans l'Ouest et menace du même coup la santé de notre association et de ses membres.

Le projet de loi C-155 oblige presque le producteur de grains à exporter son produit hors des Prairies pour recevoir un bénéfice du tarif du Nid-de-Corbeau. Cela met les producteurs de porcs de l'Ouest en situation nettement désavantageuse par rapport aux producteurs des autres régions du Canada. Cela provoquera une détérioration supplémentaire du secteur de la transformation et pourrait même le faire disparaître dans l'Ouest.

Le projet de loi C-155 ne semble pas fournir d'assurance de rendement de la part des chemins de fer, même si des fonds

[Texte]

given to them in large measure. The limit of 31.1 million tonnes of grain production eligible for the Crow benefit would appear to take away any incentive to increase grain production.

After due deliberation of the many proposals put forth, our relatively small but important part of the hog industry in Alberta has voted to support the Double 80 proposal put forth by the Alberta Pork Producers' Marketing Board, Alberta Cattle Commission, Unifarm, Alberta Wheat Pool, and United Grain Growers Limited because it gives the producer freedom of choice. This is as important for the grain producer as for any other manager of a business.

Let it be stated here that as pork producers we are not asking for cheap grain. No business or industry survives unless it is healthy, so we wish for a healthy grain industry. However, we also ask that we be given equal opportunity to compete, using the efficiencies that should be inherent in our close proximity to a source of high quality feed.

Double 80 appears to give the best opportunity for the producers, the railways, the truckers and other sectors involved in agriculture to compete and develop in the most efficient manner possible.

We wish to thank the committee for the opportunity to appear today and to wish them well in their deliberations. May reason and justice prevail for all. Thank you.

The Chairman: Thank you, Mr. Weber.

Mr. Felstad: Mr. Chairman, may I make just one additional comment?

The Chairman: Yes, Mr. Felstad.

Mr. Felstad: There were a number of questions asked around this table earlier about the Double 80 proposal and where the detail to it is. Now, we have not gone into detail on this in our brief but we have left it to the Government of Alberta in its submission and, if you will look on pages 6 and 7, there is the detail for the Double 80 proposal. Okay? For those of you that are wondering about the detail to this.

The Chairman: Thank you, Mr. Felstad.

We will start our questioning with Mr. Schellenberger. Mr. Schellenberger and other members, perhaps you will indicate at the beginning to which group you are posing your question, or if it is to both.

Mr. Schellenberger: Mr. Chairman, I would be pleased if either of the groups would answer.

I guess the main question that has to go to the group, or groups, is the problem of concern of the industry. We note in your brief that the method of payment is the chief concern.

I wonder if you could tell us what the difficulty was with decreasing hog numbers, prior to the bill being brought out? What caused the decreasing numbers of hogs produced in

[Traduction]

publics considérables leur seront donnés. Les limites de production de 31.1 millions de tonnes de grains admissibles au subside du Nid-de-Corbeau devraient enlever toute velléité d'accroître la production du grain.

Après discussion des nombreuses propositions mises de l'avant, notre partie relativement petite mais néanmoins importante de l'industrie du porc en Alberta a voté son appui à la proposition du Double 80 faite par l'*Alberta Pork Producers' Marketing Board*, l'*Alberta Cattle Commission*, *Unifarm*, l'*Alberta Wheat Pool* et la *United Grain Growers Limited* parce qu'elle donne aux producteurs la liberté de choisir. Cela est aussi important pour le producteur de grains que pour tout autre propriétaire d'entreprise.

Nous affirmons nous aussi que les producteurs de porcs ne demandent pas du grain bon marché. Aucune entreprise ou industrie ne survit si elle n'est pas en santé, c'est pourquoi nous souhaitons que l'industrie du grain soit en santé. Cependant, nous demandons également que nous ayons la même chance que les autres de jouer le jeu de la concurrence, en utilisant l'avantage que peut nous donner notre proximité à une source de grains de provende de haute qualité.

Le Double 80 semble donner aux producteurs, aux chemins de fer, aux camionneurs et aux autres secteurs reliés à l'agriculture l'occasion de jouer le jeu de la concurrence et de se développer de la façon la plus efficace possible.

Nous voulons remercier le Comité de l'occasion qu'il nous a donnée de paraître aujourd'hui devant lui. Nous souhaitons que tout aille bien dans les délibérations et que la raison et la justice nous inspirent tous. Merci.

Le président: Merci, monsieur Weber.

M. Felstad: Monsieur le président, puis-je ajouter un petit commentaire?

Le président: Oui monsieur Felstad.

M. Felstad: On a posé plusieurs questions à cette table, plus tôt, sur la proposition du Double 80 et sur les détails de celle-ci. Nous n'en avons pas traité en détail dans notre mémoire, nous avons laissé cela au gouvernement de l'Alberta et, si vous regardez en page 6 et 7, vous trouverez les détails de la proposition du Double 80. Ça va? C'est pour ceux d'entre vous qui voudraient les détails à ce sujet.

Le président: Merci, monsieur Felstad.

Commençons nos questions avec M. Schellenberger. Monsieur Schellenberger et les autres membres, peut-être pourriez-vous indiquer au commencement à quel groupe vous adressez votre question, ou si vous l'adressez aux deux.

M. Schellenberger: Monsieur le président, je serais heureux que l'un ou l'autre des groupes me réponde.

Je pense que la principale question que l'on doit poser aux groupes concerne les inquiétudes de l'industrie. On constate dans votre mémoire que le mode de paiement est votre principale préoccupation.

Je me demande si vous pourriez nous dire quelle a été la cause de la diminution du cheptel porcin, avant que le projet de loi ne sorte? Qu'est-ce qui a causé la diminution du nombre

[Text]

Alberta even though we have a competitive advantage as compared to other areas in the country?

Then I will ask a follow-up question, as to what you see if we do not change the method of payment.

Mr. Felstad: Thank you. We see ourselves, as far as the pork industry in Alberta is concerned, as slowly cycling our way out of existence. One of the problems we have has been bucking other subsidy programs that have proliferated in the country, most notably a number of possible subsidy programs in Quebec. This is one of the reasons why, two or three years ago, we approached the provincial government for a subsidy program for the pork industry here in the province. Both of our sister provinces did have subsidy programs and we felt that we were put in a noncompetitive position because of this.

As far as this legislation is concerned, I think we have to go back a number of years. Our concern, the concerns that we have with it—I would like to go back to the year 1971, where we had a tremendous grain glut on the Prairies. The common word that was bandied about for feed grain prices at that time was that in certain areas of the Prairies we had three bushels going for \$1. At that period of time Prairie agriculture turned quite significantly to hog production, and I know in the Province of Alberta during that period of time we ballooned to a production level of about 2.1 million hogs.

This is the type of scenario that we relied on in the past to expand the industry. Our big concern with the present bill that we have before us now is that we are not going to have sufficient capacity constraints put on the transportation system in order to have this type of thing to expand our industry. I see, since the 1971 period, a very slow cycling type of decline in production for our industry. We tend to see that this slow type of stagnation is going to carry on in the future because of the problems that we have with the legislation before us.

Mr. Schellenberger: So you depend, because of the numbers even produced today, to a large extent on the export market or other provinces.

Could you just give us a brief outline as to where the majority of the pork is going? Also, if there is to be any increase in production, where do you see Alberta producers marketing that pork?

Mr. Felstad: As far as production and markets are concerned, the Alberta-B.C. market takes close to a good 90% of the production of those two provinces. So we are pretty close right now to the self-sufficiency level. There is a small amount of product that moves offshore to Japan from Alberta and B.C. and also into the United States, into the American northwest.

• 1720

Now, as to future market development, we see a real strong market developing in the American northwest. If Alberta hog production should be in the game to the two million hog level, as it was back in 1971 . . . of course, that is not the case we are at today; today we are at about 1.45 million, so we have

[Translation]

de porcs produits en Alberta alors que nous pouvons concurrencer avantageusement les autres régions du pays?

Pour faire suite, je vous poserais une autre question: qu'envisagez-vous si le mode de paiement n'est pas changé?

M. Felstad: Merci. Nous sommes nous-mêmes témoins de la disparition lente de l'industrie du porc en Alberta. Nous nous sommes vu refuser des programmes de subventions qui ont proliféré ailleurs au pays, en particulier plusieurs programmes de subventions qui ont été accordés au Québec. Voilà en partie pourquoi il y a deux ou trois ans, nous avons demandé au gouvernement provincial un programme de subventions pour l'industrie du porc dans notre province. Nos deux provinces soeurs avaient des programmes de subventions: nous avions l'impression que le fait de ne pas en avoir nous mettait en position non concurrentielle.

En ce qui concerne la nouvelle loi, je pense qu'il faut remonter plusieurs années en arrière. Les préoccupations que nous avons à son sujet, j'aimerais remonter en 1971, alors que nous étions pris avec une surabondance de grains dans les Prairies. À ce moment-là on entendait dire que certaines parties des Prairies on pouvait avoir trois boisseaux de grains de provende pour 1 dollar. À cette époque, les Prairies se sont lancées assez résolument dans la production porcine et je sais que durant cette période l'Alberta a atteint une production d'environ 2.1 millions de porcs.

C'est sur ce genre de scénario que nous comptions par le passé pour développer l'industrie. Ce qui nous inquiète le plus dans le projet de loi actuel c'est que les contraintes de capacité prévues par le projet de loi pour les systèmes de transport ne seront pas suffisantes pour permettre le développement de notre industrie. Je constate depuis cette période de 1971 un très lent cycle de déclin dans la production pour notre industrie. Nous croyons que cette stagnation se poursuivra dans l'avenir à cause des problèmes suscités par la nouvelle législation.

M. Schellenberger: Vous dépendez donc beaucoup, même avec la production actuelle, de l'exportation vers l'étranger ou les autres provinces.

Pourriez-vous nous donner un aperçu de la destination de la plus grande partie du porc? En outre, si la production augmentait où pensez-vous que les producteurs de porcs albertains exporteraient leur produit?

M. Felstad: Pour ce qui est de la production et des marchés, le marché de l'Alberta et de la Colombie-Britannique absorbent pas loin d'un bon 90 p. 100 de la production des deux provinces. Nous sommes donc assez proches de l'autosuffisance. On exporte un peu de porc au Japon à partir de l'Alberta et de la Colombie-Britannique, de même qu'aux États-Unis, dans les états du Nord-Ouest.

Maintenant, en ce qui concerne l'évolution prochaine du marché, on entrevoit une réelle expansion dans le nord-ouest de l'Amérique du Nord. Si la production de porcs de l'Alberta pouvait atteindre les deux millions d'unités comme en 1971—ce n'est évidemment pas le cas actuellement, on y en produit

[Texte]

contracted considerably since that period of time—we see this market as being a strong enough market to take this extra product. We have some concerns about it, but no major concerns. The Japanese market has been a small market but it has been steady, but it is a real tough price market and we have problems competing on that market because the pork producers in Quebec are pretty well subject to the same freight rate to that market that we are. But we do see definite possibilities in the American northwest market because the three states of Washington, Oregon and Idaho have the same population as western Canada does, and that market is served primarily from the American midwest.

Mr. Schellenberger: If that is the case and if this bill passes in the manner in which it is now written, you said in your brief that there is, I believe, a \$6 distortion that would come into effect?

Mr. Felstad: That is correct.

Mr. Schellenberger: Would that inhibit any expansion into the market you have just spoken of and deter any value-added slaughter or manufacturing of livestock in this province, if there is no change in the bill as it is now presented?

Mr. Felstad: Greg, do you want to handle that?

Mr. Greg Whalley (Economist, Alberta Pork Producers' Marketing Board): Mr. Chairman, we pointed out in our brief that the consequences of payment to the railways as it is now written in Bill C-155 will constitute in the order of \$6-plus per hog more in production costs. We compared that to the margin that we have had over the last 10 years, and that was only \$7.

I do not think you need a Ph.D. in economics to realize that these additional cost pressures are going to result in production changes on the farm. You have heard that a lot of our farms are mixed operations. Well, all you need ask is, where would you spend your efforts if the economics of hog production have been sacrificed in the interests of the economics of grain production? Obviously, we are going to lose some production.

We also pointed out in our brief, Mr. Chairman, that our industry is—probably the best definition of our industry is, “stagnant.” We have not grown beyond the average of 1.5 million for the last three or four decades. We wonder why we inspire such fear in the Quebec hog industry, as we are one third their size and we have not really done much in the way of growing.

In any event, we saw a future for ourselves. We saw the possibility of getting rid of this Crow benefit, and in an era of gradually increasing freight rates we saw us having a significant production advantage since we live where the barley is produced. As we pointed out, the little tiny State of Iowa produces all that corn and they grew 24 million hogs in 1980.

We would never grow anything like that. We are talking about some gradual increases, maybe to 2 million hogs by the

[Traduction]

actuellement 1,45 millions, il s'agit d'un net recul, il est probable que le marché du porc soit assez fort pour supporter une telle augmentation de la production. Nous avons quelques inquiétudes à ce sujet, mais rien de sérieux. Le marché japonais est restreint mais stable; les prix y sont toutefois très concurrentiels. Nous avons des problèmes à tenir le coup sur ce marché car les producteurs de porcs du Québec sont soumis aux mêmes tarifs de transport que nous. Nous entrevoyons toutefois de réelles possibilités sur le marché du nord-ouest américain car les trois états, Washington, Oregon et Idaho, ont la même population que l'Ouest du Canada, et ce marché est alimenté principalement par les états du midwest.

M. Schellenberger: Si tel est le cas et si ce projet de loi est adopté tel quel vous dites dans votre mémoire je crois qu'il y aurait une distorsion de \$6.

M. Felstad: C'est exact.

M. Schellenberger: Cela pourrait-il nuire à l'expansion du marché dont vous venez de parler et décourager tout abattage ou transformation du bétail, source de valeur ajoutée, dans cette province, si le projet de loi n'est pas modifié?

M. Felstad: Greg, pourriez-vous répondre à cette question?

M. Greg Whalley (économiste, Alberta Pork Producer's Marketing Board): Monsieur le président, nous avons indiqué dans notre mémoire que les conséquences des tarifs de chemin de fer tels que proposés dans le Bill C-155 seraient une augmentation des coûts de production du porc d'environ \$6 l'unité. En comparant avec les 10 dernières années, l'écart n'est que de \$7.

Je ne crois pas qu'il faille un diplôme en économie pour réaliser que ces coûts supplémentaires entraîneront des changements dans la production à la ferme. Vous savez qu'un grand nombre de nos exploitations sont mixtes. Bien, vous n'avez qu'à vous demander ce que vous feriez si l'économie de la production du porc était sacrifiée au profit de l'économie de la production des céréales. Il est évident que la production va chuter.

Nous avons également précisé dans notre mémoire, monsieur le président, que notre industrie est «stagnante», et c'est probablement le meilleur terme pour la qualifier. Nous n'avons pas dépassé la production de 1.5 million de têtes en moyenne au cours des trente ou quarante dernières années. Nous nous demandons pourquoi nous inspirons de telles craintes aux producteurs de porc du Québec, étant donné que notre cheptel n'est que le tiers du leur et que nous n'avons pas réellement progressé dans ce domaine.

Quoiqu'il en soit, l'avenir nous semble favorable. Nous entrevoyons la possibilité que soit retirée la subvention du Nid-de-Corbeau et, avec les coûts croissants du transport, nous pensons avoir un certain avantage au plan de la production car l'orge est produite dans notre région. Comme nous l'avons souligné ce minuscule état qu'est l'Iowa produit tout ce maïs et a produit 24 millions de porcs en 1980.

Nous ne pourrions jamais produire autant de porcs. Nous visons une augmentation graduelle, quelque chose comme 2

[Text]

end of the 1980s. That is substantial from our point of view, but in terms of the total North American hog market it is insignificant. However, that extra half million hogs would give us quite a boost in terms of the production efficiencies of our packing plants. It would give us a boost in terms of the investment climate for the packing plant industry in western Canada, which at this stage is not in very good shape.

That is the essence of our argument, that our future potential has been lost to us by the payment to the railways as threatened in this Bill C-155.

The Chairman: Thank you, Mr. Schellenberger. Mr. Ostiguy.

• 1730

M. Ostiguy: Merci, monsieur le président.

Il y a beaucoup de choses à dire concernant le domaine du porc. Mais tout d'abord, je dois dire aux gens d'en face qu'il n'existe aucune crainte présentement de la part des éleveurs du Québec. Tout ce qu'ils désirent c'est l'équité dans les coûts de production.

Un peu plus tôt, vous avez dit que vous subirez une augmentation de \$6.60, alors que dans votre mémoire, il est question d'une augmentation du coût de \$20 la tonne de grain. Dans le cas d'un porc, cela nécessite un tiers de tonne.

Je voudrais vous rappeler un fait et je détiens des chiffres très récents. Le 12 janvier 1983, une tonne d'orge se vendait, à Montréal, \$154.70. Cette même tonne d'orge se vendait ici, dans l'Ouest, en Saskatchewan, \$116.70. Cela veut donc dire qu'il y avait un écart de \$38 la tonne!

Ceci est pour vous démontrer qu'il n'existe pas de crainte de la part des producteurs du Québec; tout ce qu'ils veulent c'est l'équité. Nous vivons tous dans un même pays! Mon collègue, M. Loiselle, plus tôt dans la journée, a dit que l'on tentait d'en arriver à un consensus. C'est vraiment cela que nous tous, autour de cette table, tentons de faire, soit en arriver à un consensus et trouver une formule équitable pour tous les Canadiens de ce grand pays.

Vous avez dit également, lors d'une réponse à mon collègue d'en face, que votre production avait considérablement baissé, passant de 21 p. 100 à 11.5 p. 100, tandis que celle du Québec a augmenté et est passée à 37 p. 100. Vous avez dit qu'il y avait des avantages, provenant du gouvernement du Québec, dans la production porcine. À ce que je sache, il n'y a aucun avantage provenant du gouvernement du Québec dans la production porcine. Il y a eu le programme de stabilisation, bien sûr, qui a été créé par le gouvernement canadien et qui est un programme national. En 1980-1981, tous les producteurs de porcs du Canada avaient droit à \$8.96, par porc, de stabilisation.

Certaines provinces de l'Ouest, je ne sais pas si c'est le cas de l'Alberta, mais certaines provinces de l'Ouest ont reçu un supplément de paiements de la part du gouvernement de la province. Par contre, le gouvernement du Québec n'a pas donné un sou à ses producteurs de porcs! Je tiens donc à

[Translation]

millions de porcs vers la fin des années 1980. Pour nous, c'est appréciable mais sur le marché Nord américain du porc, c'est insignifiant. Cependant, cette production supplémentaire d'un demi-million de porcs stimulerait la capacité de production de nos usines de conditionnement. Cela pourrait également améliorer le climat d'investissement dans les usines de conditionnement de l'Ouest du Canada dont l'état laisse à désirer en ce moment.

Voilà l'essentiel de notre argument: nos possibilités d'avenir risquent de s'évanouir si l'on doit payer le tarif de transport ferroviaire tel que proposé dans le Bill C-155.

Le président: Je vous remercie monsieur Schellenberger et M. Ostiguy.

Mr. Ostiguy: Thank you, Mr. Chairman.

There is a lot to say concerning hog production, but first of all, let me tell the people opposite that Québec livestock producers have no fear for the time being. All they want is equal production costs.

A little earlier, you said that there would be a \$6.60 increase, but in your brief you mentioned a cost increase of \$20 per ton of grain. That is to say that hogs need one third of a ton.

I would like to remind you of a fact, and I have here very recent figures. On January 12, 1983, a ton of barley cost \$154.70 in Montreal. That same ton of barley, here, in Western Canada, in Saskatchewan, was worth \$166.80. That is to say that there was a gap of \$38.00 a ton!

Which goes to show you that Quebec producers are not worried; all they want is equal costs. We all live in the same land! My colleague, Mr. Loiselle, said earlier today that efforts were made towards reaching a consensus. That is really what all of us, sitting around this table, are trying to do, to reach consensus and to find a formula which will be fair to all citizens of our great country.

You have also said, in response to the question of my colleague opposite, that your production had decreased considerably, from 21% to 11.5%, while in Quebec, there has been an increase in production which now stands at 37%. You said that hog producers are subsidized by the Quebec government. So far as I know, hog producers do not receive any subsidies from the Quebec government. Of course, there has been the Stabilization Program, a national program launched by the Canadian government. In 1980-81, all hog producers in Canada were entitled to \$8.96 per animal in stabilization payments.

Some Western provinces—I don't know if Alberta is one—received additional payments from the provincial government. In contrast, the Quebec government did not give one cent to its hog producers! Therefore, I really want to correct what you

[Texte]

rectifier ce que vous avez dit plus tôt. Si vous avez des commentaires à faire, je suis prêt à vous entendre avant de vous poser quelques autres questions.

The Chairman: Mr. Felstad.

Mr. Felstad: Well, I appreciate the comments on the concerns from Quebec.

As far as the subsidy situation is concerned and the comparative economic advantage situation of Quebec vis-à-vis Alberta, I have to disagree with the comments that you have made. Certainly from our point of view, when we have examined the Quebec production situation considerably over the past number of years, we see a tremendous number of subsidies and provincial government assistance as far as the Quebec hog production situation is concerned.

Granted, there are no direct subsidies or very few direct subsidies in Quebec to producers. But what about all the other subsidy programs such as a building subsidy program, a livestock freight program and so on, that are not directly attributed to producers but that are subsidies to the industry?

Mr. Whalley, do you wish to add something?

Mr. Whalley: Mr. Chairman, I think one of the other points made was with respect to the grain prices in Montreal and the margin of \$38 per tonne.

What we are asking for is that the grain pricing network in Canada is left to function as a market economy would properly function in the absence of subsidization on the transportation of grain. That is a difficult thing to do, because today we have got a highly inefficient rail capacity that is not capable of meeting the needs of the barley growers in western Canada and the grain growers in western Canada. The consequence is that we have had, as we had in 1971, a period right now of substantial gluts of grain and therefore lower prices.

We have never suggested—I believe that the Crow rate has not been all that significant in our development to this date. To the extent that it has discouraged the movement of grain off the Prairies in those periods when the rail export system was insufficient, it probably encouraged production here.

That is not what we look for in the future. We see that in the future there will be expanded rail capacity and the encouragement at the producer level to ship that grain to export. That means that every time a livestock producer wants to buy that grain he has to dig a little deeper in his pocket, by as much as \$32 a tonne, to buy that grain to feed his hog.

We feel that that is not fair and, with all respect, all we want is fairness. Fairness in this world means some relationship to the markets. We believe it is only fair for us who live

[Traduction]

said earlier. If you have any comments, I am ready to hear them before I ask you some more questions.

Le président: Monsieur Felstad.

M. Felstad: Eh bien, j'apprécie les observations relatives aux préoccupations des producteurs québécois.

En ce qui concerne la question des subsides, ainsi que la situation économique avantageuse dont jouit le Québec par rapport à l'Alberta, je ne puis pas être d'accord avec les observations que vous venez de formuler. À coup sûr, dans notre optique, lorsque nous avons étudié de façon approfondie la situation de la production porcine au Québec au cours des dernières années, nous nous sommes rendu compte que le gouvernement provincial accordait un nombre impressionnant de subsides au titre de la production de porc.

Je vous accorde qu'au Québec très peu de subsides sont accordés directement aux producteurs, voire pas du tout. Mais que dire de tous les autres programmes de subventions notamment le programme de subventions au titre de la construction, le programme de transport du bétail, etc. dont ne bénéficient pas directement les producteurs, mais qui servent à subventionner l'industrie?

Monsieur Whalley, désirez-vous ajouter quelque chose?

M. Whalley: Monsieur le président, je crois qu'une des autres questions concernait le prix du grain à Montréal et l'écart de \$38 la tonne.

Ce que nous cherchons à obtenir est que le réseau d'établissement des prix du grain au Canada puisse continuer à fonctionner, de la façon dont une économie du marché fonctionnerait adéquatement en l'absence de l'octroi de subventions au titre du transport du grain. Il s'agit là d'une chose difficile à faire, car aujourd'hui la capacité ferroviaire est extrêmement inefficace et ne peut répondre aux besoins des producteurs d'orge ni des producteurs de grain de l'Ouest du Canada. Par conséquent, nous connaissons maintenant, comme c'était le cas en 1971, une période où le surplus de grain est substantiel et son prix, par conséquent, plus bas.

Nous n'avons jamais laissé entendre—je crois, que le tarif du Nid-de-Corbeau n'a pas été à ce point significatif dans le cadre de notre expansion à ce jour. Dans la mesure où il a joué comme élément de discussion en ce qui concerne le transport du grain produit dans les Prairies au cours des périodes où le réseau de transport ferroviaire était inadéquat, il a probablement stimulé la production ici.

Ce n'est pas ce que nous espérons voir à l'avenir. Nous nous rendons compte qu'à l'avenir, la capacité du réseau ferroviaire sera élargie, et le producteur sera encouragé à exporter son grain en l'expédiant par bateau. Cela signifie que chaque fois qu'un producteur de bétail désirera acheter de ce grain, il devra fouiller un peu plus profondément dans sa poche et verser jusqu'à \$32 la tonne pour acheter le grain nécessaire à l'alimentation de ses porcs.

Nous estimons qu'une telle situation n'est pas équitable et, avec tout le respect que nous vous devons, tout ce que nous voulons, c'est que la formule soit équitable. Dans le monde où

[Text]

right by the grain market to have the advantages that are generally bestowed on those people with proximity to the raw material.

Le président: Ce sera votre dernière question, monsieur Ostiguy.

M. Ostiguy: Vous admettez tout de même qu'il existe présentement un écart de \$38 la tonne. Je vous ai cité ces chiffres et ils sont bien fondés.

Je me dois de vous dire, messieurs, que les éleveurs de porcs, les producteurs de porcs du Québec veulent bien vivre avec cet écart-là. Ce qu'ils souhaitent, c'est qu'il n'y ait pas un deuxième écart.

Ma deuxième et dernière question est celle-ci: pouvez-vous me dire quel est le prix d'un porc naissant, des petits porcs, aujourd'hui en Alberta, et quel est le prix d'un porc sur le marché? Quel est le prix aujourd'hui du petit cochon et du porc vendu sur le marché?

Mr. Felstad: Mr. Prentice will answer that question.

Mr. John Prentice (Executive, Alberta Pork Producers' Marketing Board): I would say that Winnipeg would bring half of market price plus one or two dollars, probably a similar formula as in Quebec. About \$35 for a 35-pound—and as far as the market hog goes, 66¢ a pound would be about \$110.

Mr. Ostiguy: And the small one, the small hog? Half?

Mr. Whalley: Yes, \$35.

The Chairman: The witness, in answer, said "half."

Merci, monsieur Ostiguy.

Now the short snappers. Mr. Elzinga.

Mr. Elzinga: Thank you very much, Mr. Chairman. If I might, too, express our deep appreciation to the two groups that are before us as we did to the previous groups, to share with you even though there is a shortness of time that your input is deeply appreciated into this process.

I have two questions for you. One relates to the presentation made by the provincial government here earlier and the nine recommendations that they have presented for amendment to Bill C-155.

It is obvious that there has been broad consultation with the provincial government. Could you, as groups, share with us as to whether you have any reservations to those nine recommendations that they propose for amendment to this federal legislation?

Secondly, since there has been a great deal of debate as to which has a broader consensus in western Canada, as it relates to the direct payment to the railways or the freedom of choice

[Translation]

nous vivons, cette équité s'établit par rapport aux marchés. Nous croyons qu'il n'est qu'équitable que nous, qui vivons tout près du marché du grain, jouissions des avantages qui reviennent habituellement aux personnes situées à proximité du matériau brut.

The Chairman: This will be your last question, Mr. Ostiguy.

Mr. Ostiguy: Still, you admit that there is now a gap of \$38 a ton. I have quoted these figures to you, and they are well founded.

I must tell you, gentlemen, that the hog producers in Quebec agree to live with it, but they do not wish to see a second gap.

Here is my second and last question: Can you tell me how much a newborn hog, a small hog, is worth today in Alberta, and what the market price of a hog is? What is the price, today, of a small hog and of the market hog?

M. Felstad: Monsieur Prentice répondra à cette question.

M. John Prentice (membre du conseil d'administration, Alberta Pork Producers Marketing Board): Je dirais qu'un porc vendu à Winnipeg rapporterait la moitié du prix du marché plus \$1.00 ou \$2.00, ce qui est probablement comparable à la formule en vigueur au Québec. Il en coûterait environ \$35.00 pour un porc de 35 livres—et en ce qui concerne le porc vendu sur le marché, à 66c. la livre, il coûterait environ \$110.00.

M. Ostiguy: Et dans le cas du petit cochon, la moitié?

M. Whalley: Oui, \$35.00.

Le président: En réponse à la question, le témoin a déclaré «la moitié».

Thank you, Mr. Ostiguy.

Passons maintenant aux questions éclair. Monsieur Elzinga.

M. Elzinga: Merci beaucoup, monsieur le président. Si vous me le permettez, j'aimerais, moi aussi, comme nous l'avons fait dans le cas des groupes précédents, témoigner toute notre appréciation aux deux groupes qui se présentent devant nous aujourd'hui; j'aimerais vous faire part du fait que, même malgré le peu de temps dont nous disposons, votre contribution est grandement appréciée dans le cadre du processus.

J'aimerais vous poser deux questions. L'une a trait à l'exposé présenté ici un peu plus tôt par le gouvernement provincial ainsi qu'aux neuf recommandations concernant des amendements qu'il propose d'apporter au bill C-155.

Manifestement, de nombreuses consultations se sont tenues avec le gouvernement provincial. Pourriez-vous, en tant que groupe, nous préciser si vous avez certaines réserves à l'égard de ces neuf amendements que le gouvernement provincial a recommandé d'apporter à la législation fédérale?

En second lieu, étant donné que de nombreuses discussions ont visé à déterminer lesquels font l'objet d'un plus grand consensus dans l'Ouest du Canada, étant donné qu'ils ont trait

[Texte]

that a number of groups have advocated here . . . and I do this for the benefit of the Quebec members opposite, because some of them have indicated that it was because of the pool's decision and their recommendation to the minister that payment be made directly to the railways, and he was going to go along with that decision—could you share with me your opinion as to which has a greater consensus in western Canada? The direct payment to the railways or the freedom of choice option that you have advocated and that a number of other parties have advocated?

• 1740

Mr. Felstad: Mr. Whalley will answer the first question and I will address the second.

Mr. Whalley: Mr. Chairman, in terms of our reading of the government's proposals for amendment, there are nine of them and we obviously have not been able to go into them in depth. However, I would like to point out that, as Mr. Felstad also pointed out to you earlier, our interests in this have not been to end any subsidy program, nor are we asking for subsidy programs for ourselves. We want to be unaffected by this subsidy program.

Now, if you continue on this present course of paying all the money to the railways, any additional payments to the railways over and above the \$651.6 million will aggravate our problem. That means that the government's No. 7 summary of their proposed amendments calling for a 4.5% inflation for the grain farmer would, in fact, aggravate our problem to the extent that we have larger than that in terms of inflation. If we had any more than 4.5% inflation, it would mean more government money going directly to the railway, and more difficulty, therefore, more distortion in feed grain prices, making a problem for us.

The other thing relates to the removal of the 31.1 million tonnes. Again, we are not addressing our problem in terms of whether that is good or bad for the grain producer. That is the government's mandate; they are looking at the ability of the grain producer to pay his bill. That is fair enough. They are looking at the overall objectives of the rail export system to move grain. That is certainly within their mandate. But from our perspective, if you remove the cap of 31.1 million and you allow the grain producer to pay only on 4.5% of the inflation and we have more than that in inflation, it aggravates our problem. So on that we have some reservations, and this is the point I would like to make. Now, Mr. Felstad would like to talk about the consensus, if that is satisfactory.

Mr. Felstad: Yes. As far as the consensus is concerned, I think that we have a small number of organizations in western Canada here who have adopted an extreme position. We have

[Traduction]

aux paiements versés directement aux chemins de fer ou à la liberté de choix qu'ont préconisé un certain nombre de groupes ici—et je le fais dans l'intérêt des représentants du Québec, de l'autre côté, car certains d'entre eux ont précisé que cela résultait de la décision prise par la Commission canadienne du blé et de la recommandation qu'ils ont formulée au ministre pour que le paiement soit versé directement aux chemins de fer, et le ministre était d'accord avec une telle décision—pouvez-vous me faire part de votre décision en ce qui concerne la formule qui est la mieux accueillie dans l'Ouest du Canada? Est-ce le paiement direct aux chemins de fer ou la liberté de choix que vous et un certain nombre d'autres groupes avez préconisée?

M. Felstad: M. Whalley répondra à la première question et je répondrai à la seconde.

M. Whalley: Monsieur le président, pour ce qui est des modifications proposées par le gouvernement, il y en a neuf, et, de toute évidence, nous n'avons pas pu les étudier en détail. Cependant, j'aimerais souligner, comme M. Felstad l'a fait également plus tôt, que nous ne cherchons pas à mettre un terme à tout programme de subventions ni ne demandons ce programme de subventions pour nous-mêmes. Nous voulons que ce programme de subventions n'ait pas de répercussions pour nous.

Maintenant, si vous continuez de vouloir donner tout l'argent aux sociétés ferroviaires, tout paiement en sus des 651.6 millions de dollars aggraverait notre problème. Cela signifie que les modifications proposées par le gouvernement dans son résumé n° 7 et stipulant une inflation de 4.5 p. 100 pour le céréaliculteur aggraverait en fait notre problème dans la mesure où l'inflation serait plus élevée que cela. Si l'inflation montait à plus de 4.5 p. 100, cela voudrait dire que le gouvernement donnerait plus d'argent aux sociétés ferroviaires et, par conséquent, qu'il y aurait davantage de distorsion dans les prix des céréales fourragères, ce qui nous causerait des difficultés.

L'autre problème concerne l'élimination du plafond de 31.1 millions de tonnes. Dans ce cas-ci également, nous n'analysons pas le problème en fonction de ce qu'il peut signifier de bon ou de mauvais pour le céréaliculteur. C'est là le mandat du gouvernement. Il doit évaluer la capacité du céréaliculteur à payer sa part. Cela est assez juste. Il analyse les objectifs globaux du réseau d'exportation des céréales et sa capacité d'acheminement des céréales. Cela relève certainement de son mandat. Toutefois, de notre point de vue, si vous éliminez le plafond de 31.1 millions de tonnes et permettez au céréaliculteur de payer seulement en fonction d'une inflation de 4.5 p. 100 et que l'inflation grimpe au-dessus de ce niveau, cela aggrave notre problème. C'est sur ce point que nous avons certaines réserves et c'est ce que je voulais vous souligner. Maintenant, M. Felstad vous parlera du consensus, si cela vous convient.

M. Felstad: Oui. Pour ce qui est du consensus, je crois qu'il y a un petit nombre d'organismes dans l'Ouest du Canada qui ont adopté une position extrême. Par ailleurs, de nombreux

[Text]

a large number of organizations which are willing to compromise. And I think there is a better consensus existing on the Prairies here today for some type of compromise solution rather than the extreme solution. Certainly in Alberta. I cannot speak for Saskatchewan but, certainly, I would think in Manitoba as well. We do have a better consensus for some type of compromise than the extreme position of pay-at-the-railway.

Mr. Elzinga: Could you explain what the extreme position is?

Mr. Felstad: The extreme position is the 100% payment to the railways.

The Chairman: Thank you, Mr. Elzinga. Mr. Shields.

Mr. Shields: Mr. Chairman, I have a series of questions to ask the Alberta Pork Producers Marketing Board. The words in your original and full brief are quite bitter and strong towards Quebec. As has been pointed out earlier, Ontario pork producers and the Ontario government have no qualms about the Pepin plan. Do you think the *Parti Québécois*, the present Quebec government, was the cause of the trouble in Quebec trying to dupe the Quebec producers—that is, not to help them out, but just to spite the federal government? That is my first question.

My second question is this: If the government still proceeds to pass the bill as is and pay the railways, would you prefer the bill or the status quo?

The next question I would like to ask relates to studies by the federal government which indicate that Quebec producers would suffer little competitive impact with 74 Liberal federal MPs from Quebec, who are supposed to be out selling the Pepin plan, the 50-50 plan. I think you are not giving them credit for doing that. I think they were out trying to sell this plan against pretty stiff opposition from a provincial government. What do you think went wrong?

The Chairman: Mr. Shields, can we stop with those questions? Mr. Felstad.

Mr. Felstad: I will answer the first part of it and then I will turn it over to Mr. Whalley. As far as the Quebec government involvement is concerned, I think we see them as being involved in the increase in pork production in the province. I know from talking with a number of Quebec hog producers during the period, say, 1968 to 1975, we found out that in order to obtain a loan to get into hog production, you had to be tied with some type of integrator, or some person who was assembling the hogs and putting up the money and so on. At that time Quebec producers were looking for an alternative. This was an alternative. Financing was available and, certainly, the government made that financing available through the integrators. We see this as one of the major causes, as well as a number of other ancillary subsidy programs, which existed to increase livestock production in the province at that time.

[Translation]

organismes sont prêts à faire un compromis. À mon avis, à l'heure actuelle, les gens des Prairies sont davantage prêts à accepter un genre de compromis qu'à adopter la solution extrême. C'est le cas en Alberta, certainement. Je ne peux pas parler au nom de la Saskatchewan, mais c'est aussi le cas pour le Manitoba. Nous sommes prêts à accepter un compromis plutôt qu'adopter la position extrême.

M. Elzinga: Pouvez-vous expliquer ce que vous entendez par position extrême?

M. Felstad: Un paiement de 100 p. 100 aux sociétés ferroviaires.

Le président: Merci, monsieur Elzinga. Monsieur Shields.

M. Shields: Monsieur le président, j'ai une série de questions à poser aux gens de l'Office de commercialisation des producteurs porcins de l'Alberta. Les mots que vous adressez au Québec dans votre exposé original sont assez amers et durs. Comme on l'a dit plus tôt, les producteurs porcins de l'Ontario et le gouvernement de l'Ontario n'ont pas d'inquiétudes relativement au plan Pepin. Pensez-vous que le Parti Québécois, le gouvernement actuel du Québec, est la cause des problèmes dans cette province, parce qu'il a essayé de tromper les producteurs québécois, de ne pas les aider, simplement par esprit de rancune contre le gouvernement fédéral? C'est là ma première question.

Ma deuxième question est la suivante. Si le gouvernement adopte quand même le projet de loi et paie les sociétés ferroviaires, préférez-vous le projet de loi ou le statu quo?

La prochaine question se rapporte aux études faites par le gouvernement fédéral qui indiquent que les producteurs québécois n'auraient pas à souffrir d'une trop vive concurrence dans le cadre du plan 50-50, le plan Pepin que les 74 députés libéraux fédéraux du Québec sont censés être en train de vendre à cette province. Je crois que vous ne reconnaissez pas leurs efforts à cet égard. Je crois qu'ils ont essayé de vendre ce plan malgré la vive opposition du gouvernement provincial. Qu'est-ce qui n'a pas marché?

Le président: Monsieur Shields, pouvons-nous répondre d'abord à ces questions? Monsieur Felstad.

M. Felstad: Je vais répondre à la première partie et je laisserai M. Whalley répondre à l'autre partie. Pour ce qui est du rôle joué par le gouvernement du Québec, je crois qu'il a participé à l'accroissement de la production porcine dans cette province. D'après les conversations que j'ai eues avec de nombreux producteurs porcins du Québec entre 1968 et 1975, je sais que pour obtenir un prêt pour devenir un producteur porcin, il fallait être associé à un intégrateur ou à des personnes qui s'occupaient de toutes les étapes de production et qui fournissaient l'argent et ainsi de suite. À cette époque, les producteurs québécois cherchaient une autre solution. Ce fut là la solution qu'ils trouvèrent. Le financement était disponible et, bien entendu, le gouvernement mit cet argent à la disposition des futurs producteurs par l'entremise des intégrateurs. Selon nous, c'est là une des principales causes, ainsi qu'un nombre d'autres programmes auxiliaires de subventions, qui

[Texte]

We feel that the Quebec government has been directly involved in the increase in production in the province, because we see very few natural economic advantages for the hog producers in Quebec. We felt we had most of the natural advantages and, all of a sudden, we are looking at a very small 12% to 14% total part of the national production pie, which is just the reverse to the situation that we were in with Quebec back in 1968 when they had that small percentage.

The Chairman: Thank you. Mr. Whalley.

Mr. Whalley: Mr. Chairman, the question was with respect to continuation of this bill as to, whether it was not amended or whether we would prefer the status quo. Personally, I am a little uneasy with that kind of question. We believe that the Crow rate's time was done; that the government could not afford it any longer; that the railway system was so badly and hopelessly under-capacity that something simply has to give.

That is why I say it may be easy for us to say go ahead with the status quo. I challenge you to pay the bills for another two years. I challenge the grain producers in this country to get their products to market with the existing rail system. It just would not work.

It is obvious to everyone that the Crow rate, if it was not going to be this year it was going to be next year or maybe the year after, but the Crow rate was going to be changed. And the question was whether the change would be market neutral, or whether it would create continuing distortions in feed grain prices in western Canada.

Now the choice has not been between changing the Crow or not changing the Crow. That was the choice. And it is obvious that the choice was made in favour of the latter, in favour of complete disregard for western economic development; with complete disregard for the feed grain users in western Canada and that does, in fact, cause us to be very bitter.

The Chairman: Thank you, Mr. Shields. I will move on to Mr. Althouse.

Mr. Shields: I have just one more short one.

The Chairman: All right; one brief one.

Mr. Shields: Thank you. In your brief you said that your industry had done an analysis and that you would have to pay \$148 million more for feed grain under Bill C-155. Would you be prepared to table, and append to the committee for the report, an analysis backing this statement?

Mr. Whalley: Yes, we would. It is not here right now, but I could certainly bring it to you.

Mr. Shields: I would like to see that done, Mr. Chairman, if possible.

[Traduction]

ont favorisé l'accroissement de la production porcine au Québec à cette époque.

Nous estimons que le gouvernement du Québec a participé directement à l'accroissement de la production porcine dans cette province, car les producteurs porcins québécois disposent de très peu d'avantages économiques naturels. Nous disposions de la plupart des avantages naturels et, soudainement, nous ne détenons plus que de 12 p. 100 à 14 p. 100 de la production porcine nationale. Cette situation est exactement à l'opposé de celle qui existait en 1968, alors que le Québec ne détenait qu'une petite partie de la production.

Le président: Merci, monsieur Whalley.

M. Whalley: Monsieur le président, au sujet du projet de loi, on nous a demandé si nous préférons le statu quo ou le projet de loi non modifié. Personnellement, je trouve cette question difficile. Nous croyons que l'époque du tarif du Nid-de-Corbeau est révolue, que le gouvernement ne peut plus se permettre cette dépense et que le réseau ferroviaire est incapable de répondre aux besoins dans une mesure telle qu'il fallait faire quelque chose.

C'est pourquoi je dis qu'il peut être facile pour nous de dire de conserver le statu quo. Je vous mets au défi de payer les factures pendant les deux prochaines années. Je mets au défi les céréaliculteurs de ce pays d'acheminer leurs produits vers les marchés par le réseau ferroviaire existant. Cela ne marche-rait pas, tout simplement.

Il est évident pour tous que le tarif du Nid-de-Corbeau devait être modifié; si ce n'était pas cette année, cela aurait été l'année prochaine ou l'année d'après. On veut savoir si la modification du tarif aura des répercussions sur le marché, si elle créera une distorsion permanente des prix des céréales fourragères dans l'Ouest du Canada.

On n'avait pas à faire le choix suivant: modifier le tarif du Nid-de-Corbeau ou ne pas le modifier. Le choix était clair. Il est évident qu'on a choisi d'ignorer complètement le développement économique de l'Ouest, d'ignorer complètement les utilisateurs de céréales fourragères de l'Ouest, et c'est cela qui nous rend amers.

Le président: Merci, monsieur Shields. Au tour de M. Althouse.

M. Shields: J'ai juste une autre petite question.

Le président: Très bien. Soyez bref.

M. Shields: Merci. Vous dites, dans votre exposé, que votre industrie a fait une analyse et que vous auriez à payer 148 millions de dollars de plus pour les céréales fourragères en vertu du projet de loi C-155. Seriez-vous prêt à déposer, à titre d'examen, auprès du Comité une analyse étayant votre affirmation?

M. Whalley: Oui, certainement. Je ne l'ai pas avec moi, mais je pourrais vous l'apporter.

M. Shields: J'aimerais bien que cela se fasse, monsieur le président, si c'est possible.

[Text]

Mr. Whalley: Mr. Chairman, the question was could I bring the analysis that found \$148 million more in feed grain costs. I will bring that for you.

The Chairman: You can either give it to us here tomorrow, or you can send it to the Clerk of the Committee in Ottawa.

Mr. Whalley: I would prefer to send it. I could clean it up a bit.

The Chairman: Very good. Thank you, Mr. Whalley.

Mr. Shields: Could we have it tabled and appended? That is what I asked for.

The Chairman: It will be done in Ottawa when we receive it, with the committee's authorization, of course. Mr. Althouse.

Mr. Althouse: Thank you, Mr. Chairman. I was interested in the beginnings of the analysis on why Quebec has a hog producing industry. I think it was members of the Pork Producers Marketing Board that pointed out that there were feed contracts in the late 1960s and early 1970s with integrators, and that the existence of a contract was necessary before some financing or some subsidies could come about. That was not the P.Q. government back at that time.

But there is a point which I think is being missed at these hearings. Maybe members of the Transport committee, in not having been in Agriculture committee meetings a whole lot, have forgotten that this was also the time when the feed grain which was building up on the Prairies—just prior to that time—was only available through the Canadian Wheat Board to producers outside of the Prairie region. They may also have forgotten that feed grain—feed wheat, barley, oats, rye, and so on—was put under an open market system and allowed to flow across provincial borders. That is when the integrators began getting into the operation.

• 1750

It had virtually nothing to do with the Crow rate at that time, nor, I suspect, has it even this time. The railways with their poor capacity managed quite well to move the feed grain to those users by railway and by barge or lake boat through the system and we have established a very large pork-producing area in eastern Canada as a result.

It seems to me that we often overlook the kinds of things that we have done by way of policy, and focus on some of the smaller things. Alongside of the feed grain policy, I submit that the Crow rate is a relatively small kind of economic factor in deciding where hogs will be produced.

But the thing I found most interesting today was the analysis we had just now of how, in the opinion of Alberta hog

[Translation]

M. Whalley: Monsieur le président, on m'a demandé de vous soumettre l'analyse dans laquelle il est dit qu'il en coûterait 148 millions de dollars de plus pour les céréales fourragères. Je vais vous apporter cette analyse.

Le président: Vous pouvez me l'apporter ici demain matin ou l'envoyer au greffier du Comité, à Ottawa.

M. Whalley: Je préfère l'envoyer à Ottawa. Je pourrais l'élager un peu.

Le président: Très bien. Merci, monsieur Whalley.

M. Shields: Est-ce que ce document pourrait être déposé à titre d'annexe? C'est ce que j'ai demandé.

Le président: Ce sera fait à Ottawa, lorsque nous le recevrons, avec l'autorisation du Comité, bien entendu. Monsieur Althouse.

M. Althouse: Merci, monsieur le président. Le début d'analyse concernant la raison d'être de la production porcine au Québec m'a intéressé. Je crois que ce sont des membres de l'Office de commercialisation des producteurs porcins qui ont parlé de l'existence de contrats portant sur les céréales fourragères conclus avec les intégrateurs, à la fin des années 60 et au début des années 70 et qui ont dit qu'il fallait de tels contrats avant d'obtenir du financement ou une subvention quelconque. Le Parti Québécois n'était pas au pouvoir à cette époque.

Cependant, il y a un point dont on n'a pas tenu compte ici. Il se peut que les membres du Comité des transports aient oublié, étant donné qu'ils n'ont pas participé souvent à des réunions du Comité sur l'agriculture, que c'était aussi l'époque où les producteurs situés à l'extérieur de la région des Prairies ne pouvaient se procurer de céréales fourragères (qui s'accumulaient dans les Prairies) que par l'entremise de la Commission canadienne du blé. Ils peuvent aussi avoir oublié que le grain de provende, le blé, l'orge, l'avoine, le seigle, et ainsi de suite, ont été mis en vente sur un marché libre et a pu traverser les frontières provinciales. C'est à ce moment que les personnes en faveur de l'intégration sont apparues dans le tableau.

Cela n'avait virtuellement rien à voir avec le tarif du Nid-de-Corbeau à cette époque, et je soupçonne que c'est la même chose aujourd'hui. Les chemins de fer, en dépit de leur capacité réduite, sont parvenus sans trop de difficultés à acheminer le grain de provende à ses utilisateurs par voies ferroviaires, par péniches ou par chalands dans le cadre du système. Il en est résulté que nous avons contribué à créer une vaste région de production porcine dans l'Est du Canada.

Il me semble que nous négligeons souvent les types de choses qui ont fait l'objet d'une politique pour nous concentrer sur certaines questions secondaires. À côté de la politique relative aux grains de provende, j'estime que le tarif du Nid-de-Corbeau est un facteur économique relativement peu important lorsqu'il s'agit de déterminer à quel endroit se fera la production porcine.

Toutefois, le point qui m'a intéressé le plus aujourd'hui est l'argument présenté par les producteurs porcins de l'Alberta et

[Texte]

producers, doing away with the Crow rate and going to a freedom of choice option will actually increase the amount of pork produced in the province. At least that is what I understood them to say. I am wondering how this kind of analysis fits, given the fact that somewhere in the neighbourhood of 70% or 75% of hog production, as I understand, takes place with feed on farms which produce most of their own feed. What kind of distortions is this correcting for those farms? It seems to me it is simply taking it out of one pocket and putting into another and leaving them with the prospect of an increased supply of pork on the market, which may or may not reduce the price they get on the pork side. Would you correct that understanding?

The Chairman: To whom are you referring your question, Mr. Althouse?

Mr. Althouse: The chairman or economist for the pork board, please.

Mr. Felstad: Mr. Whalley will answer that.

Mr. Whalley: Well, Mr. Chairman, it is not all that difficult to understand. It requires a simple understanding of market economics.

In Alberta we have feed grain prices that are very likely, in the absence of a subsidy on the export, lower than they would be elsewhere in the country. Perhaps they would be lower, as the gentleman has pointed out, in Montreal, but for other reasons. After all, that is how those two markets interrelate.

Now in hog production, 50% of your production costs are entirely feed grain related. Therefore, if you are forced to endure substantially higher feed grain prices as a consequence of this export subsidy on transportation of the feed grain out of your market area, then you are going to be in a very bad situation with respect to the economics of your operation. What will you do?

Now, you are right, there are people who grow grain and feed it to the hogs. They will look at the economics of both activities. It is not as though they did not have the ability to get into production of more hogs and out of production of the number of hogs they are producing if the economics of the two activities changed over time.

Now, as you can see, over time, with the bias in favour of selling the barley in the raw form rather than processing it, that decision is going to be made. What are the consequences? Well, those have been pointed out to you earlier. Number one, more grain will be trying to get on the system, thus diluting the payment that already exists for grain producers. The second thing it will do is reduce the number of hogs being produced in the Province of Alberta.

The Chairman: Thank you, Mr. Althouse. One question each, Mr. Loiselle, Mr. Mayer and Mr. Tardif.

[Traduction]

selon lequel le nombre de porcs produits par la province augmenterait si le tarif du Nid-de-Corbeau était supprimé et si l'option de liberté de choix était adoptée. Du moins, c'est ce que je crois avoir compris. Je me demande jusqu'à quel point cette analyse de la situation est valable si l'on tient compte du fait qu'environ 70 p. 100 ou 75 p. 100 de la production porcine, si j'ai bien compris, est faite par des exploitants agricoles qui subviennent eux-mêmes à la plus grande partie de leurs besoins en grains de provendes. De quelle façon la situation serait-elle corrigée pour ces exploitations agricoles? D'après moi, cela consiste simplement à sortir une somme d'une poche pour la remettre dans l'autre et à laisser les exploitants avec la perspective d'une offre plus élevée de porcs sur le marché, ce qui peut ou non contribuer à réduire le prix qu'ils pourraient obtenir. Pourriez-vous me corriger si je me trompe?

Le président: À qui adressez-vous votre question, monsieur Althouse?

M. Althouse: Le président ou l'économiste du comité chargé des questions sur la production porcine, s'il vous plaît.

M. Felstad: M. Whalley répondra à votre question.

M. Whalley: Eh bien, monsieur le président, ce n'est pas si difficile à comprendre. Il suffit de comprendre les principes de base de l'économie du marché.

En Alberta, les prix du grain de provende sont très probablement inférieurs aux prix dans les autres provinces du fait qu'il n'y a pas de subventions prévues pour l'exportation. Comme il a été mentionné, les prix seraient peut-être moins élevés à Montréal, mais pour d'autres raisons. Après tout, c'est la raison pour laquelle ces deux marchés sont en relation étroite.

En ce qui a trait à la production porcine, 50 p. 100 de vos coûts de production sont entièrement liés aux grains de provende. Conséquemment, si vous devez supporter des prix substantiellement plus élevés pour le grain de provende par suite de cette subvention à l'exportation prévue pour le transport du grain de provende en dehors de votre zone de mise en marché, vous aurez alors des problèmes assez sérieux relativement à l'aspect économique de votre opération. Que ferez-vous à ce moment?

Vous avez raison sur ce point, il y a effectivement des gens qui produisent leurs propres grains pour nourrir leurs porcs. Ils tiennent compte de l'aspect économique des deux activités. Ce n'est pas comme s'ils n'étaient pas en mesure d'augmenter leur production porcine ou de la réduire si la situation économique à cet égard changeait avec le temps.

Maintenant, comme vous avez pu le constater, étant donné qu'on a de plus en plus tendance à vendre l'orge brute plutôt que sous forme traitée, cette décision va être prise. Quelles seront les conséquences? Eh bien, elles ont été mentionnées précédemment. Premièrement, on tentera de mettre une plus grande quantité de grains sur ce marché, ce qui déluera le paiement des sommes qui sont actuellement versées aux producteurs de grains. Deuxièmement, la production porcine dans la province de l'Alberta diminuera.

Le président: Merci, monsieur Althouse. MM. Loiselle, Mayer et Tardif peuvent poser une question chaque.

[Text]

Mr. Loiselle: Thank you. Mr. President We have these figures—the source is the Gilson option from Bruce Kirk—which say that, under the estimated increase in the value of livestock production under the 50-50 proposal of February, the increase was \$320 million. With the payment to the railways it will be \$158 million. Do you agree with these figures?

Mr. Whalley: Did you give the increase in hog production?

Mr. Loiselle: Yes.

Mr. Whalley: It would be 320%?

Mr. Loiselle: No, it will be \$158 million. That will be the increase by 1990, if the method of payment is to the railways, and \$320 million more in that year under the 50-50 option. Is it right or it is wrong? This is in the Gilson, page 26.

Mr. Whalley: That is hogs?

Mr. Loiselle: Yes.

Mr. Whalley: Mr. Chairman, this is a difficult question. It depends on what the price of hogs is going to be. But if the argument is that the increase in output under the 50-50 looks as if it were going to be twice as much as it would have been under payment to the railways, I would have to say that points in the proper direction. If we get some rational solution to this problem, and 50-50 were approaching it... But obviously there are still some problems for us.

Mr. Loiselle: No, no, you must understand that this is to compare it with the Crow rate.

Mr. Whalley: That is right.

Mr. Loiselle: The basis is always the Crow.

Mr. Whalley: Okay. You are saying that if the money goes all to the railways, we will get an increase of \$158 million in output. That could very well be. I will submit, though, that means nothing in terms of more hog numbers. It just will be a consequence of gradually increasing commodity prices.

But that is not the case for the 50-50. There would be some commodity increase in the commodity prices to get us to \$320 million if that is the right number. However, there would be additional hog production in consequence of the more rational grain pricing network in western Canada.

Mr. Loiselle: Thank you.

The Chairman: Thank you, Mr. Loiselle. Mr. Tardif.

M. Tardif: Ma question s'adresse au président. Comment expliquez-vous la baisse absolument drastique dans la production porcine en Alberta?

Mr. Whalley: Mr. Chairman, what do you mean by drastic decline? There has been no drastic decline. As I have pointed

[Translation]

M. Loiselle: Monsieur le président, d'après les chiffres que nous avons en main, la source étant l'option Gilson de Bruce Kirk, l'augmentation s'est chiffrée à 320 millions de dollars selon la hausse estimative de la valeur de la production du bétail en vertu de la proposition 50-50 de février. Compte tenu du paiement versé aux chemins de fer, elle s'élèvera à 158 millions de dollars. Êtes-vous d'accord avec ces chiffres?

M. Whalley: Avez-vous donné l'augmentation relative à la production porcine?

M. Loiselle: Oui.

M. Whalley: Elle serait de 320 p. 100?

M. Loiselle: Non, elle sera de 158 millions de dollars d'ici 1990 si la méthode de paiement s'applique aux chemins de fer, et de 320 millions de dollars de plus au cours de cette année selon l'option 50-50. Est-ce exact ou non? C'est ce qui est exposé dans le Rapport Gilson à la page 26.

M. Whalley: Il s'agit bien de porcs?

M. Loiselle: Oui.

M. Whalley: Monsieur le président, il s'agit là d'une question complexe. Cela dépend du prix futur des porcs. Mais si l'on se fonde sur l'argument selon lequel la production porcine semble devoir prendre deux fois plus d'importance si l'option 50-50 est utilisée plutôt que la méthode des paiements aux chemins de fer, il semblerait alors que ces données soient assez justes. Si nous trouvons une solution rationnelle à ce problème, et nous nous rapprochons de ce but avec l'option 50-50... Mais il nous reste évidemment encore certains problèmes à régler.

M. Loiselle: Non, non, comprenez qu'il s'agit de faire une comparaison avec le tarif du Nid-de-Corbeau.

M. Whalley: Exactement.

M. Loiselle: Le point de référence est toujours le Nid-de-Corbeau.

M. Whalley: D'accord. Vous dites que si l'argent est versé entièrement aux chemins de fer, la hausse de production correspondra à 158 millions de dollars. C'est fort possible. Je prétends toutefois que cela ne contribuera pas à faire augmenter le nombre de porcs. Ce ne sera qu'une conséquence des prix graduellement à la hausse des denrées.

Mais ce n'est pas la même chose en ce qui concerne l'option 50-50. Il y aurait une augmentation du prix des denrées afin que la somme de 320 millions de dollars soit atteinte, s'il s'agit bien du chiffre exact. Toutefois, il en découlerait aussi une augmentation accrue de la production porcine parce que les prix sur le réseau de distribution seraient plus rationnels dans l'Ouest du Canada.

M. Loiselle: Je vous remercie.

Le président: Merci, monsieur Loiselle. Monsieur Tardif.

Mr. Tardif: I would like you to explain, Mr. Chairman, the drastic decline suffered by the hog industry in Alberta.

M. Whalley: Monsieur le président, qu'entendez-vous par baisse draconienne? Il n'y a pas eu de baisse draconienne.

[Texte]

out in the brief, the Alberta hog industry has produced around a million and a half hogs every decade for the last four decades. It says in our brief that our industry, more than anything, is probably a picture of stagnation. We live in a province which is growing and an economy which is booming, and yet our industry is going nowhere.

What caused that? Well, there is a combination of factors. Certainly the Crow rate has been one of them, but it has not been the principal factor. We do not dispute that the Crow rate probably has played a small role in that stagnation to this point.

What we have pointed out is, given that we have not moved very far in the last few decades, we look to a very promising future. We look to a future without distortions in our grain pricing network that would allow us to move moderately up, a half a million hogs, two million hogs a year, nothing substantial, but positive growth in our industry. That is what we are talking about.

Mr. Felstad: Mr. Chairman, Mr. Prentice would like to add to that.

Mr. Prentice: I think if we want to go back into history, we can go back to the Second World War years. At that time, as part of the war effort, Alberta produced within a hair of 3 million hogs in 1944. I believe at the same time Quebec was producing half a million hogs.

Now in 1941, I believe, the Feed Freight Assistance Program was introduced as a temporary wartime measure because the people were in Quebec, the grain was here, and you had to get them together to result in production. Now we know what happened after the Second World War in the late 1940's. This program actually was increased with regard to the amount of assistance per tonne, instead of cut back and done away with. It is these kinds of things that concern me.

• 1800

I presented a paper in 1968, to the Feed Industry Conference here in Alberta, documenting the increase in production in Quebec and the Maritimes and the decrease in the Prairies, so this is nothing new. It is since that time, when inflation is taken off, that the Crow distortion has become significant.

All we want is to have the same logic applied to the solution of the Crow problem as was seen in the leaked federal document which was referred to for feed grain policy. In that, the government proposed to remove the Feed Freight Assistance Program from the pricing of feed grain in the affected areas so that there would be no detriment to the production of feed grain there.

[Traduction]

Comme je l'ai signalé dans le résumé, l'industrie porcine de l'Alberta a produit depuis les 40 dernières années environ 1.5 million de porcs par décennie. Il est aussi mentionné dans le résumé que notre industrie se trouve plus qu'autre chose dans un état de stagnation. Nous vivons dans une province en expansion dont l'économie est en plein essor et pourtant, notre industrie en est à un point mort.

Quelle est la cause de cette situation? Eh bien, je crois que c'est une combinaison de facteurs. Il est évident que le tarif du Nid-de-Corbeau en est un, mais ce n'est pas le plus important. Nous convenons toutefois qu'il a probablement été une des causes mineures de la stagnation à ce stade.

Nous avons toutefois souligné que, compte tenu du peu de progression enregistrée au cours des dernières décennies, nous envisageons un avenir très prometteur. Nous entrevoyons objectivement que les prix sur notre réseau de distribution nous permettront d'accroître modérément la production, un demi-million, deux millions de porcs par année, une augmentation relativement modeste, mais reflétant une reprise de notre industrie. C'est de cela qu'il s'agit.

M. Felstad: Monsieur le président, M. Prentice aimerait ajouter quelque chose.

M. Prentice: Je pense que pour avoir un bref aperçu historique, nous pourrions nous reporter aux années de la Seconde guerre mondiale. À cette époque, pour soutenir l'effort de guerre, l'Alberta a produit presque trois millions de porcs en 1944. Je crois que durant la même période, le Québec en produisait un demi-million.

Et je pense qu'en 1941, le Programme d'aide au transport des céréales fourragères a été mis sur pied à titre de mesures temporaire en temps de guerre parce que les gens se trouvaient au Québec, que le grain était ici et qu'il fallait relier les deux pour les besoins de la production. Nous sommes au courant de ce qui s'est passé après la Seconde guerre mondiale, vers la fin des années 40. Ce programme a pris de l'importance en ce qui a trait au montant de la subvention versée par tonne, au lieu d'être graduellement éliminé. Ce sont des choses de ce genre qui me préoccupent.

En 1968, j'ai présenté ici en Alberta un document à la *Feed Industry Conference*, qui portait sur l'augmentation de la production au Québec et dans les Maritimes et sur la diminution de la production dans les Prairies; donc ce n'est rien de nouveau. C'est depuis ce temps—depuis que le taux d'inflation a grimpé en flèche—que la distorsion du Nid-de-Corbeau est devenue considérable.

Tout ce que nous voulons, c'est que la logique sur laquelle se fondent les principes qui avaient été énoncés dans le document fédéral ébruité, et auquel on s'était reporté pour la politique des grains de provende, soit aussi appliquée à la solution du problème du Nid-du-Corbeau. Dans ce document, le gouvernement proposait que, dans les régions touchées, l'établissement des coûts du grain de provende ne tienne plus compte du programme d'aide au transport de céréales fourragères, pour ne pas nuire à la production des grains de provende là-bas.

[Text]

That assistance was paid directly to the livestock producers. In fact, it would double in the process, because only half the feed which was going into the production of hogs in the areas receiving Feed Freight Assistance . . . Only half of that grain was subsidized by Feed Freight Assistance, so it would double in the process. All we are asking is the same treatment for the livestock industry in the west. We ask that the same principles should be applied, and that we should be treated equitably, fairly, and justly.

The Chairman: Thank you, sir. Mr. Yurko.

Mr. Yurko: Mr. Chairman, I have a short question for Mr. Whalley. I have been hearing repeatedly that we have to rebuild the western railway transportation system. I have also heard that the main problem seems to be with the method of the redistribution of the Crow subsidy. Repeatedly we have heard that perhaps it would be best not to have a subsidy at all. We have heard that from the cattle people and, I think, from you people, though you have not said that directly, in terms of permitting diversification of the western agricultural industry.

I would like to say to you that the Crow benefit of \$651 million a year is equivalent to \$5 billion worth of capital today. What do you think of the idea of the federal government's simply injecting into the total rebuilding of the rail system an additional \$5 billion and not providing any subsidy whatsoever, therefore rebuilding the total western railway system and providing equal subsidization, if you wish, through no cost of that capital, to all people who shift stuff in western Canada?

The Chairman: Mr. Whalley.

Mr. Whalley: I would like to point out, Mr. Chairman, that in our statements we have said we do not seek the loss of the Crow benefit for the grain producers. That is not our object. We are just asking to be unaffected.

Mr. Yurko: Then you differ from the cattle producers, the guys we have just heard.

Mr. Whalley: Yes, we have not called for the end of it. It might remove some of the nightmare, however, but we have not actually called for that. Insofar as the injection of \$5 billion into the railway system and the provision of subsidized transportation of everything out of this province, or out of the west, I think it is equally ludicrous. I think that if the economics of that export activity warrant transportation out of the west, then they should be able to pay their freight bill.

The Chairman: Thank you. A final question, Mr. Mazankowski.

[Translation]

Cette aide était donnée directement aux producteurs de bétail. En fait, elle doublerait, parce que seulement la moitié des grains qui servaient à l'élevage des porcs dans ces régions étaient subventionnés par le Programme d'aide au transport des céréales fourragères . . . Seulement la moitié des grains étaient subventionnée par le Programme d'aide au transport, de sorte que cela doublerait en fait. Nous demandons uniquement que les mêmes mesures soient prises pour l'industrie du bétail dans l'Ouest. Nous demandons que les mêmes principes soient appliqués et voulons être traités équitablement en toute justice.

Le président: Je vous remercie, monsieur Yurko.

M. Yurko: Monsieur le président, j'aimerais poser une brève question à M. Whalley. J'ai entendu dire à maintes reprises que nous devions reconstruire le système de transport ferroviaire dans l'Ouest. J'ai également entendu dire que le principal problème semblait être le mode de répartition de la subvention du Nid-de-Corbeau. On a dit à maintes reprises également que la meilleure solution consisterait peut-être à supprimer carrément cette subvention. C'est ce qu'ont dit notamment les éleveurs et je crois que c'est ce que vous proposez également—bien que vous ne l'ayez pas dit clairement—parce que cela favoriserait la diversification de l'industrie agricole dans l'Ouest.

J'aimerais vous souligner que la subvention du Nid-de-Corbeau, qui est de 651 millions par année, équivaut aujourd'hui à un capital de 5 milliards de dollars. Que pensez-vous de l'idée selon laquelle le gouvernement fédéral investirait simplement 5 milliards de dollars supplémentaires dans la reconstruction totale du système ferroviaire, sans offrir aucune subvention, de sorte qu'il participerait à la reconstruction de tout le système ferroviaire, de l'Ouest et subventionnerait également si vous voulez, sans coût en capital, tous ceux qui enverraient des marchandises dans l'Ouest canadien?

Le président: Monsieur Whalley.

M. Whalley : J'aimerais souligner, monsieur le président, que nous n'avons pas déclaré vouloir la suppression de la subvention du Nid-de-Corbeau pour les céréaliers. Ce n'est pas ce que nous visons. Nous demandons simplement à ne pas être touchés.

M. Yurko: Vous ne partagez donc pas l'avis des éleveurs que nous venons juste d'entendre?

M. Whalley: Nous n'avons pas demandé la suppression de la subvention. Cela pourrait peut-être cependant supprimer une partie du cauchemar, mais ce n'est pas en fait ce que nous avons demandé. Quant à investir 5 milliards de dollars dans le système ferroviaire et à subventionner le transport de toute la marchandise qui sort de cette province, je crois qu'il s'agit d'une proposition tout aussi ridicule. Je crois que si les avantages économiques justifient le transport à l'extérieur des provinces de l'Ouest, les exportateurs en question devraient pouvoir assumer les frais de transport.

Le président: Je vous remercie. Une dernière question, monsieur Mazankowski.

[Texte]

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, through you to the Alberta Swine Breeders Association. You state in your brief:

Bill C-155 does not appear to provide for any guarantee of performance by the railways.

Do you have anything specific to identify in that regard?

Mr. Weber: No, we do not. We are just going by a kind of basic logic. It is not really good to pay somebody a total price for something before you get any goods in return. It is a bit of a concern of ours. Maybe it would not happen; we do not really know. When you build a house, you do not pay \$100,000 and not see a stick first.

Mr. Mazankowski: I take it, then, Mr. Chairman, that you really have no suggestions or recommendations to make to improve that?

Mr. Weber: No, we do not.

The Chairman: Thank you, Mr. Mazankowski.

Mr. Weber and Mr. Felstad, I wish to thank both of you and your colleagues for your presentations here today. I am sure the committee will benefit from the views you have expressed. We look forward to receiving from you the information for which Mr. Shields asked. Thank you very much, gentlemen.

I would now call upon the representatives of the Western Barley Growers Association, represented by Mr. Gordon Reid, and the Alberta Soft White Spring Wheat Growers Association, represented by Mr. Harold Unruck, to come to the witness table, please.

I want to welcome Mr. Gordon Reid, President of the Western Barley Growers Association. I would ask him to introduce his colleagues and to give us an introductory statement, please. Following that, I will go to the Alberta Soft White Spring Wheat Growers Association for introductions and their opening statement. Then we will go to questions.

Mr. Reid, please.

Mr. Gordon Reid (Western Barley Growers Association): Thank you, Mr. Chairman. With me is our Vice President, Mr. Don McNeil, who is a grain farmer, mostly barley, near Didsbury; and Ken Strickland, a long-term consultant to the barley growers. He also produces barley, and he also brings to this meeting a lot of experience in the Gilson negotiations and work previous to the Gilson report.

In the interests of saving time, we propose just to read our summary into the record. For our preliminary statement, I will ask Don McNeil to read it, please.

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman.

The Chairman: Mr. Mazankowski.

[Traduction]

M. Mazankowski: Monsieur le président, je voudrais m'adresser à la *Alberta Swine Breeders Association* qui déclare dans son mémoire: A la page 2

Le projet de loi C-155 ne semble renfermer aucune garantie au sujet du rendement du réseau ferroviaire.

Avez-vous quelque chose de précis en tête?

M. Weber: Non. Nous appliquons simplement des principes de logique fondamentaux. Ce n'est pas vraiment bon de payer à quelqu'un la totalité des marchandises avant d'avoir reçu quoi que ce soit. Peut-être que cela n'arriverait pas, mais nous ne le savons pas vraiment. Lorsque vous faites construire une maison, vous ne versez pas \$100,000 sans avoir vu l'ombre d'un morceau de bois?

M. Mazankowski: J'en conclus donc, monsieur le président, que vous n'aviez vraiment aucune recommandation à faire pour améliorer la situation?

M. Weber: Non, c'est bien cela.

Le président: Je vous remercie, monsieur Mazankowski.

Monsieur Weber et monsieur Felstad, j'aimerais vous remercier vous et vos collègues, pour les déclarations que vous avez faites ici aujourd'hui. Je suis convaincu que les opinions que vous avez exprimées seront utiles au Comité. Nous attendons maintenant que vous nous communiquiez les renseignements qu'a demandés M. Shields. Je vous remercie beaucoup messieurs.

Je demanderais maintenant à MM. Gordon Reid et Harold Unruck, qui représentent respectivement la *Western Barley Growers Association* et la *Alberta Soft White Spring Wheat Growers Association*, de bien vouloir se présenter à la barre des témoins.

J'aimerais souhaiter la bienvenue parmi nous à M. Gordon Reid, président de la *Western Barley Growers Association*. Je lui demanderai de bien vouloir nous présenter ses collègues et de faire une déclaration préliminaire. À la suite de quoi, ce sera au tour des représentants de la *Alberta Soft White Spring Wheat Growers Association* de faire de même. Nous aurons ensuite une période de questions.

Monsieur Reid, si vous voulez bien commencer.

M. Gordon Reid (Western Barley Growers Association): Je vous remercie, monsieur le président. M'accompagnent aujourd'hui, le vice-président de l'association, M. Don McNeil, qui est un céréalier, il cultive principalement de l'orge, près de Didsbury et M. Ken Strickland, conseiller depuis longtemps auprès des cultivateurs d'orge. Il cultive lui-même l'orge et a une grande expérience des négociations qui ont eu lieu au sujet du Gilson ainsi que de travaux antérieurs au rapport.

Afin d'épargner du temps, nous proposons simplement de lire notre résumé pour qu'il soit porté au procès-verbal. Je demanderai à Don McNeil de bien vouloir lire notre déclaration préliminaire.

M. Mazankowski: Monsieur le président.

Le président: Monsieur Mazankowski.

[Text]

Mr. Mazankowski: I have a point of order. I think most members have the document which you were going to read into the record. Since we are a little short of time and since it will be appended to the proceedings, I wonder whether you might just summarize it. Then we could go into questions. After all, I think we have a lot of members who would like to ask questions, and that would give us a little more time. Perhaps you could develop the points and the arguments that you are making in response to the questions.

The Chairman: If that is agreeable to the witnesses, it is agreeable to the Chair. While we are on that point, is it the wish of the committee that all the briefs which we have not yet agreed to have appended, should be so appended?

Some hon. Members: Agreed.

The Chairman: Thank you.

What is your pleasure, Mr. Reid?

Mr. G. Reid: I am agreeable to that. After all, questions sometimes get to the point quicker than a speech. But I would like to go over just the highlights of our recommendations.

First, the Progressive Conservative amendment to allow farmers freedom of choice on method of payment, is a crucial minimum change to the bill. The bill should provide the farmer an annual vote whether to receive all or none of the freight assistance himself or to consign it all to the railroads.

With your permission, Mr. Chairman, we would like to make an amendment in this section to our original submission because of events that have occurred since it was prepared.

• 1810

Following what I have just read, we believe the technical formula to implement the freedom of choice amendment is, number one, the government's share of cost be distributed 80% to producers and 20% to the railroads; two, each producer be given a subsidy entitlement based on either 80% of his production potential or 100% of his previous year's grain sales; and, three, a producer have the option of receiving his entitlement as a cash payment or through a freight credit account to be administered by the primary elevator.

That is the extent of our change to our submission. The farmer should not be able to receive more or fewer dollars from the treasury if he exercises his option to be paid directly. We believe those principles are essential for freedom and for system efficiency and for livestock industry survival.

[Translation]

M. Mazankowski: J'aurais une question relative au règlement. Je crois que la plupart des membres ont en main le document que vous voulez lire. Vu que nous n'avons que très peu de temps et que le document figurera en annexe du procès-verbal, je me demande s'il ne serait pas possible de simplement le résumer et de passer ensuite aux questions. Je crois que nombreux sont ceux qui aimeraient poser des questions, et cette façon de procéder nous donnerait un peu plus de temps. Peut-être pourriez-vous expliquer ce que vous proposez en répondant aux questions.

Le président: Si les témoins sont d'accord, je le suis également. Et puisque nous y sommes, j'aimerais savoir si les membres du Comité souhaitent faire annexer tous les mémoires que nous n'avions pas encore décidé d'annexer?

Des voix: La motion est adoptée.

Le président: Je vous remercie.

Qu'en pensez-vous, monsieur Reid?

M. G. Reid: Je suis d'accord avec cette formule. Après tout, il est parfois possible d'aller plus directement au but avec des questions qu'avec un discours. J'aimerais cependant passer simplement en revue les grandes lignes de nos recommandations.

Premièrement, j'aimerais souligner que la modification du Parti progressiste conservateur qui permet aux cultivateurs de choisir leur mode de paiement est primordiale et devrait au moins être apportée au projet de loi. Le projet de loi devrait permettre aux cultivateurs de décider une fois l'an s'ils veulent ou non recevoir la totalité de la subvention au transport des marchandises ou s'ils veulent plutôt qu'elle soit remise au réseau de chemins de fer.

Avec votre permission, monsieur le président, nous aimerions modifier cette partie dans la première version de notre mémoire, parce qu'il y a eu du nouveau depuis que nous l'avons préparé.

Pour faire suite à ce que je viens de lire, nous croyons que les modalités d'application de l'amendement relatif à la liberté de choix devraient être les suivantes: premièrement, la part de l'État, en ce qui concerne les coûts, devrait être répartie à raison de 80 p. 100 pour les producteurs et 20 p. 100 pour les compagnies de chemins de fer; deuxièmement, la subvention à laquelle aurait droit chaque producteur serait établie en se fondant soit sur 80 p. 100 de sa capacité de production, soit sur 100 p. 100 de ses ventes de grain de l'année précédente; troisièmement, le producteur aurait la possibilité d'obtenir sa subvention en espèces ou sous forme d'un crédit de transport, crédit qui serait administré par les compagnies de silos de collecte.

Voilà les changements que nous apportons à notre mémoire. L'agriculteur ne devrait pas recevoir plus ou moins d'argent selon qu'il choisit d'être payé directement ou non. Nous estimons que ces principes sont essentiels au respect de la liberté de même qu'au maintien de l'efficacité du système et à la survie du secteur de l'élevage.

[Texte]

Our second major point is that we support the Pepin amendment of the safety net yet we feel it should be calculated on local, not export, price. That we consider is a very important point. What matters to the farmer is what he receives, and the handling system and the efficiency of the whole system—that includes the elevators too—has a direct bearing on what we receive. We feel there should be pressure and recognition of those costs, not just the railroads'.

Number three, the Senior Grain Transportation Committee gives too much power to the grain companies and too little to the farmers, who have 100 times the assets at risk. We did a study on the comparative investment between the grain farmer and the elevator system including the terminals, and it worked out in rough figures to about 100 times the farmers'. In view of that, we feel there should be added three more farm representatives, one from each of the wheat, barley and canola commodity groups, because each grain has unique needs regarding transportation.

The sections on the 1985-1986 review should be expanded to assure a meaningful review of method of payment; dilution of railway payments away from the target of farm income protection; grain stabilization substituting for the safety net; the competitiveness of our handling, transportation and marketing system compared to Australian, Argentinian and American competitors.

I am just adding some remarks as we go along.

Mr. Pepin's many statements about paying the farmer the Crow payment as the way to increase efficiency I think gives added emphasis to the need to have a review procedure with some real teeth in it.

Five, to offset possible extra federal costs of a safety net and to improve system efficiency a portion of the future 1,250 government hopper cars per year should be earmarked into an innovation fleet distributed by the grain transportation authority. That is a kind of a demonstration way of getting some innovative and new efficiency measures into the system.

Sixth, the review of producer cars should be removed from the Senior Grain Transportation Committee and the current car limit on car allocation of 5% to producer cars should be raised by the grain commission to 10%. There again there is a very strong efficiency measure in the producer cars. That is one of the better weapons to cut costs when costs start to escalate.

We have some other recommendations. There is the permission to lower rates any time provided notice of three months . . . Seven months seems an excessive length of time.

[Traduction]

Deuxièmement, nous appuyons l'amendement Pepin sur la soupape de sécurité, mais nous estimons qu'il faudrait la calculer à partir des prix locaux et non des prix à l'exportation. Nous croyons qu'il s'agit là d'un point primordial. Ce qui importe pour le producteur, c'est ce qu'il reçoit, et le processus de manutention et l'efficacité de l'ensemble du système, y compris les élévateurs, ont une influence directe sur ce qu'il reçoit. Nous sommes d'avis qu'il faudrait faire pression et reconnaître ces coûts, et non seulement ceux des chemins de fer.

Troisièmement, le Comité principal du transport des grains accorde trop de pouvoir aux compagnies céréalières et trop peu aux producteurs, qui ont cent fois plus d'éléments d'actif en jeu. Nous avons étudié l'investissement comparatif des céréaliers et du système des élévateurs, y compris les terminaux, et nous avons conclu que ce dernier correspondait approximativement à cent fois celui des céréaliers. Compte tenu de ces données, nous croyons qu'il faudrait nommer trois représentants de plus du côté des céréaliers qui représenteraient respectivement le secteur du blé, de l'orge et du colza canola parce que chacun de ces secteurs a des besoins particuliers en matière de transport.

Il faudrait étendre les sections de l'exposé de 1985-1986 afin de réviser de façon significative la méthode de paiement; ne plus orienter les paiements des chemins de fer vers l'objectif de la protection du revenu agricole; remplacer la soupape de sécurité par la stabilisation des grains; assurer la compétitivité de notre système de manutention, de transport et de commercialisation par rapport à l'Australie, à l'Argentine et aux États-Unis.

J'ajouterai simplement quelques observations.

A mon avis, le fait que M. Pepin ait affirmé à maintes reprises qu'il fallait payer le producteur au niveau fixé par l'entente du Nid-de-Corbeau pour accroître l'efficacité souligne davantage la nécessité d'instaurer une procédure d'examen vraiment rigoureuse.

Cinquièmement, si l'on veut contrebalancer les coûts que pourrait causer la soupape de sécurité au gouvernement fédéral et améliorer l'efficacité du système, il faudrait affecter chaque année une part des 1,250 futurs wagons à trémie du gouvernement à une flotte d'innovation distribuée par les responsables du transport des grains. Il s'agit d'une façon manifeste d'introduire dans le système des mesures innovatrices propres à en assurer l'efficacité.

Sixièmement, il faudrait faire en sorte que l'examen des wagons des producteurs ne relève plus du comité principal du transport des grains et que la Commission des grains fasse passer de 5 à 10 p. 100 la limite imposée actuellement à l'égard des wagons alloués aux producteurs. Il s'agit là d'une mesure très efficace pour ce qui est des wagons des producteurs. C'est un des meilleurs moyens de réduire les coûts lorsqu'ils commencent à grimper.

Nous avons quelques autres recommandations, notamment l'autorisation d'abaisser les tarifs en tout temps moyennant un préavis de trois mois . . . Une période de sept mois semble trop longue.

[Text]

Also, only a competitive shipper may contest rate restrictions and have them stopped: no extensions by the CTC.

Guarantees on investments should be removed in favour of volume guarantees that automatically commence in 1986-87 unless stopped by Parliament.

We feel that if these amendments are made we will have a capable, efficient grain handling and marketing system. The Prairies will have diversification and the farmer and taxpayer will get value for their money.

Thank you. We look forward to questions.

The Chairman: Thank you very much, Mr. Reid. I will now call on Mr. Unruck to introduce his colleagues and to make his brief opening statement.

Mr. Harold Unruck (Vice-President, Alberta Soft White Spring Wheat Growers Association): Thank you, Mr. Chairman. With me are Fred Barg, Chairman of our Marketing Subcommittee; and Mr. Art Eckert, our President. I am the Vice-President of our association.

We want to thank you for this opportunity to appear here. We are the largest association representing irrigation farmers exclusively and the special problems related to the high production that they are capable of.

I will now ask Fred Barg to give a few verbal comments concerning our brief.

Mr. Fred Barg (Chairman, Marketing Subcommittee, Alberta Soft White Spring Wheat Growers Association): Thank you. I understand there is a bit of a shortage of our briefs and I think they are making some more so if you do not have one maybe you could . . .

The Chairman: That is correct, yes.

Mr. Barg: I would just like to highlight the items we have in our brief.

To begin with, we agreed largely with what Gilson came out in his report with, and we submitted both federal and provincial briefs supporting most of these positions. We barely got that done when Pepin's 50-50 proposal came out and we had to look at that, and now we have this bill before us where all the payment is to go to the railway. As active farmers we have had a hard time keeping up with these fast changes that have happened here.

Our first point is we would like to see the method of payment changed to pay the producer. We believe the transportation system for western grain must be made more efficient, and quickly. If producers are paid, they will have the privilege of looking at all the options in regard to the movement of their produce. We also believe we must be looking at

[Translation]

Mentionnons aussi que seul un expéditeur compétitif peut contester les restrictions relatives aux tarifs et les faire cesser: il n'y aurait pas de prolongation de la part de la CCT.

Les garanties relatives aux investissements devraient être supprimées et remplacées par des garanties relatives au volume, qui entrent automatiquement en vigueur en 1986-1987 à moins que le Parlement n'y fasse obstacle.

Nous croyons que si ces modifications sont apportées, nous aurons un système solide et efficace de commercialisation et de manutention des grains. Il y aura de la diversification dans les Prairies, et l'agriculteur et le contribuable en auront pour leur argent.

Merci. Nous attendons vos questions.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Reid. Je prierais maintenant M. Unruck de présenter ses collègues et de prononcer sa brève allocution d'ouverture.

M. Harold Unruck (vice-président de l'Alberta Soft White Spring Wheat Growers Association): Merci, monsieur le président. J'ai avec moi M. Fred Barg, président de notre sous-comité de la commercialisation et M. Art Eckert, notre président. Je suis le vice-président de notre association.

Nous voulons vous remercier de nous avoir donné la possibilité de nous présenter ici. Nous sommes la plus grande association qui représente uniquement des exploitants agricoles dont les terres sont irriguées et qui est à même d'exposer les problèmes particuliers liés à la production élevée que peuvent avoir des derniers.

Je prierais maintenant Fred Barg de faire verbalement quelques observations sur notre mémoire.

M. Fred Barg (président du sous-comité de la commercialisation, Alberta Soft White Spring Wheat Growers Association): Merci. Je crois comprendre que notre mémoire n'a pas été distribué en nombre suffisant et je pense que l'on est en train d'en reproduire d'autres, alors si vous n'en avez pas, vous pourriez peut-être . . .

Le président: Cela va, oui.

M. Barg: J'aimerais simplement exposer les grandes lignes des points traités dans notre mémoire.

Tout d'abord, nous souscrivons largement aux conclusions du rapport Gilson, et nous avons présenté, tant au niveau fédéral que provincial, des mémoires afin d'appuyer la plupart de ces prises de position. Nous achevons à peine ce travail lorsque la proposition 50-50 de Pépin est sortie et nous devons l'examiner, et maintenant nous devons étudier le projet de loi prévoyant que tous les paiements seront faits aux compagnies de chemins de fer. En tant qu'agriculteurs actifs, nous avons eu de la difficulté à nous tenir à jour face à ces changements rapides.

En premier lieu, nous aimerions que la méthode de paiement soit modifiée afin que le producteur soit payé. Nous croyons qu'il faut rendre le système de transport du grain de l'Ouest plus efficace, et ce rapidement. Si les producteurs sont payés, ils auront le privilège d'examiner toutes les options qui s'offrent à eux en ce qui concerne l'acheminement de leurs

[Texte]

such things as multiple car loadings, unit trains, truck transportation from some points which are too costly to service by rail to more central points. There are places now where partial loading of rail cars and this type of thing has to be done, and we believe efficiency has a lot of room for improvement and needs it very quickly.

As long as increases in the cost of grain transportation were borne by the taxpayers of our country efficiencies were not demanded by producers and apparently not grain handling companies either. We believe this is poor value for Canadians as a whole. We also believe that as producers begin to pick up a bigger share of the cost they will soon become aware of the need to maybe haul a little farther, to co-ordinate with other producers in delivery, to press for and work toward efficiency in grain transportation right from the farm gate.

We believe payment of the Crow benefit to producers would have economic spin-off benefits to surrounding communities. We also believe payment of the Crow benefit to the railways will not be enough. In fact, we have already been reading articles in the local papers to the effect that the payment is not enough.

We have been impressed with rail movement of grain in the past several years. It has been very good, we believe; but we have a few reservations about why it has been so good. We do not believe it has been so good because the rail companies are so efficient or things have improved that much, but rather the economic conditions we are in have created lots of demand for rail capacity, and we have been the beneficiaries of that.

We feel that subsidized transportation within Canada on raw materials such as grain affects where secondary agriculture industry is located within the country. The Crow rate has done this in the past and we feel this will continue under the provisions of Bill C-155. Our contention is that western agriculture secondary industry must not be disadvantaged by the new transportation policy.

• 1820

While we are a grain producing association, we realize the importance of the livestock industry to all of western agriculture. Western grain transportation costs will be borne more and more by producers, so it becomes vital for producers to have the best and most efficient transportation system possible. This will happen most readily if there is competition for the producers' transportation dollars.

The second point on the volume limit is that we feel Canada depends on exports for economic survival. Exports benefit the

[Traduction]

produits. Nous croyons aussi que nous devons nous pencher sur certaines questions comme les chargements multiples, les trains unitaires et le transport par camion à partir de certains points qu'il est trop coûteux de desservir par chemin de fer. Il y a des endroits actuellement où l'on procède à un chargement partiel des wagons et il faut faire ce genre de choses, et nous sommes d'avis que l'on peut améliorer grandement l'efficacité du système et qu'il faut le faire très rapidement.

Tant que les hausses du coût du transport du grain étaient assumées par les contribuables de notre pays, les producteurs n'avaient pas d'exigences du point de vue de l'efficacité et les compagnies de manutention du grain ne semblaient pas en avoir non plus. Nous croyons aussi qu'à mesure que les producteurs commenceront à assumer une plus grande part du coût, ils prendront bientôt conscience de la nécessité d'aller un peu plus loin, de coordonner la livraison avec d'autres producteurs et de réclamer davantage d'efficacité dans le transport des grains à partir de l'exploitation agricole même et de travailler à la réalisation de cet objectif.

Nous croyons que le paiement de la subvention du Nid-de-Corbeau aux producteurs présenterait des avantages économiques secondaires pour les collectivités environnantes. Nous pensons aussi que le versement de cette subvention aux compagnies de chemins de fer ne sera pas suffisant. En fait, nous avons déjà lu des articles dans les journaux locaux où l'on affirmait que le versement ne serait pas suffisant.

Le transport des grains par chemin de fer ces dernières années nous a fait bonne impression. Nous pensons que le service a été très bon, cependant nous exprimons certaines réserves au sujet des raisons sous-jacentes à cette situation. Nous ne pensons pas que le service a été si bon parce que les compagnies de chemins de fer sont très efficaces ou que la situation s'est grandement améliorée, mais plutôt que les conditions économiques actuelles ont créé une demande considérable du côté du transport ferroviaire et que nous avons bénéficié de ce phénomène.

Nous estimons que le transport subventionné à l'intérieur du Canada, de matières brutes comme le grain a une influence dans les endroits où existe un secteur agricole secondaire. Le tarif du Nid-de-Corbeau a déjà produit un effet semblable dans le passé et nous estimons que la situation sera la même si le projet de loi C-155 est adopté. Nous soutenons que la nouvelle politique en matière de transport ne doit pas désavantager l'industrie agricole secondaire dans l'Ouest.

Bien que nous soyons une association de producteurs de céréales, nous nous rendons compte de l'importance de la production animale pour l'ensemble de l'agriculture dans l'Ouest. Comme les producteurs assumeront de plus en plus les coûts du transport des grains dans la région, il devient primordial qu'ils disposent du réseau de transport le plus efficace possible. C'est grâce à la concurrence pour l'obtention de l'argent versé par les producteurs pour le coût du transport qu'on y arrivera.

Comme deuxième point relatif à la limite de volume, nous pensons que la survie économique du Canada dépend des

[Text]

country as a whole. The inflation-sharing arrangements should apply to all volumes of grain and not be ceilinged at 31.1 million tonnes.

The only way producers have to fight against inflation is to increase efficiency and production. We feel that producers have already done much to increase efficiencies on the farm, especially compared to some of the other things we are looking at, and the only way we have left to fight inflation is to increase production. I think producers are working on that pretty hard right now.

We feel the Senior Grain Transportation Committee may be represented a little lightly by producers. We see the grain handling companies have eight, and producers have three. But it is also hinted in this pamphlet, *Western Grain Transportation Bill*, that in addition to the grain company representation . . . we are not sure that we do have representation from the grain companies, and we are becoming less and less sure that we have producer representation through grain companies. We feel there is quite a conflict of interest between grain companies and producers; so to say that the grain companies are speaking for producers, we feel that is not factual; it does not happen. In fact, we have heard that the Alberta Wheat Pool would like to see producer input limited to one from three. Well, if that is speaking for producers, we are not too interested in it. We feel there must be three producer representatives at the very minimum. That is only the equivalent of the number that the consumers of feed grains have; that is not the local consumer of feed grains; that is consumer of feed grains without the producing region. So we are quite concerned about the representation of producers on this committee.

In conclusion, we would like to recommend producer payment. And as irrigated farmers, we are also concerned that the producer payment be based on production—that is, to some degree at least. We have high production; we also have high costs. So acreage payment hardly would be fair. We already have some problems with quotas being allocated on the same, acreage, basis. But in irrigation especially, high production results in high costs and we need an outlet for a great deal of product. We believe there should be no limits; that the exports benefit the whole country.

We feel that if Dr. Gilson's proposal is totally unacceptable, then we would favour the producer option of choosing the method of Crow benefit payment. We feel this should be politically acceptable, if producers are given such option. We also feel that if the pools actually are speaking for the producers, they should have no problem with this because, if the producers are given the option, they will go the same way as the pools speaking—I mean if, in fact, they are speaking for them. So that should not be a problem.

[Translation]

exportations. Les exportations profitent d'ailleurs à l'ensemble du pays. Des ententes sur le partage des coûts liés à l'inflation doivent s'appliquer à toutes les quantités de grain et ne pas être limitées à un maximum de 31.1 millions de tonnes.

Le seul moyen qu'ont les producteurs de lutter contre l'inflation est d'augmenter leur efficacité et leur production. Nous considérons que les producteurs ont déjà énormément contribué à accroître l'efficacité des exploitations agricoles, notamment lorsqu'on établit une comparaison avec d'autres questions à l'étude, la seule façon de freiner l'inflation consiste à augmenter la production. Je crois que des producteurs s'efforcent de le faire à l'heure actuelle.

Il nous semble que les producteurs ne sont pas suffisamment représentés au Comité principal de transport des grains. Les entreprises de transport des grains ont huit représentants et les producteurs, trois. On laisse également entendre, dans le projet de loi sur le transport du grain de l'Ouest, qu'outre la représentation des sociétés céréalières . . . Nous ne sommes pas certains que les sociétés céréalières soient représentées et nous doutons de plus en plus que les producteurs soient représentés par ces sociétés. Nous estimons qu'il y a un véritable conflit d'intérêts entre les entreprises céréalières et les producteurs; il nous semble donc inexact d'affirmer que ces entreprises sont les porte-parole des producteurs. En fait, nous avons entendu dire que l'*Alberta Wheat Pool* aimerait que la représentation des producteurs passe de trois membres à un seul. Eh bien, si c'est là représenter les producteurs, cela ne nous intéresse pas. Nous estimons qu'il doit y avoir au moins trois producteurs présents. Cela correspond d'ailleurs au nombre de représentants qu'ont les consommateurs, non pas les consommateurs locaux, mais les consommateurs de grain quelle que soit la région de production. La représentation des producteurs au sein de ce Comité nous préoccupe énormément.

En conclusion, nous recommandons que les fonds soient accordés aux producteurs. De plus, à titre d'exploitants agricoles, dont les terres sont irriguées nous voulons que le paiement soit fonction de la production du moins dans une certaine mesure. Notre production est élevée, mais nos coûts le sont également. Le paiement calculé en fonction de la superficie des terres ne pourrait être considéré comme équitable. Nous avons déjà certains problèmes liés au régime de contingentement établi d'après la superficie. Dans le cas des terres irriguées, tout particulièrement, les coûts d'une forte production sont élevés et nous avons besoin de débouchés pour un grand nombre de produits. À notre avis, il ne devrait pas y avoir de limites, car l'exportation profite à l'ensemble du pays.

Nous jugeons la proposition Gilson totalement inacceptable, mais nous serions favorables à la solution proposée par les producteurs, qui se fonde sur le mode de paiement de l'entente du Nid-de-Corbeau et nous paraît politiquement acceptable. Nous soutenons d'ailleurs que si les pools veillent vraiment aux intérêts des producteurs, il n'y aurait pas de problème parce que si on le demandait aux producteurs, ils l'accepteraient. Ce raisonnement n'est exact que si les pools représentent vraiment les producteurs. Il ne devrait donc plus y avoir de problème.

[Texte]

We also believe western grain transportation is a western problem and should be resolved by producers and affected agencies in the west. Although the entire country is involved, we feel the input from areas outside the region should not be a deciding factor and should not result in the complete reversal of the method of payment as originally outlined. Thank you.

The Chairman: Thank you, sir. We will go now to questioning and will start with Mr. Malone. Because of the time I am going to have to be fairly strict on time limits on questioning. Three minutes, Mr. Malone.

Mr. Malone: Thank you, Mr. Chairman. I welcome the two groups to the table. I would like to ask this first question for the record. Is your primary concern with Bill C-155 the method of payment?

The Chairman: Mr. Reid.

Mr. G. Reid: Our basic concern is efficiency, and we do not feel there is any real push for efficiency in the bill as it currently reads. Of course, we also recognize that when you have been sucking on a bottle for quite a while, to go cold turkey is a little bit difficult, and that is what we see as the Crow benefit. It is a method for the grain producers to adjust to the real world again.

Mr. Malone: Part of the problem may be, Mr. Chairman, that they are not yet to the bottle. Since I am sure it ought to be if it is not the objective of all of us to seek an efficient transportation system, let me ask this question not so much to gain the answer as to put the reply on the record: Would you share with us your views on why paying the producer brings about an efficient system, as opposed to paying the railway? We should have that on the record.

The Chairman: Are you directing that to Mr. Reid?

Mr. Malone: Yes; or to Mr. Strickland with Mr. Reid.

The Chairman: That is up to Mr. Reid, then. Mr. Strickland?

Mr. Ken Strickland (Consultant, Western Barley Growers Association): Yes, thank you. Through the Chair to Mr. Malone, part of our problem in this industry, Mr. Malone, as you perhaps appreciate, is that, as we grow a lot more, it is so important that the high cost of forwarding the grain, whether it is an expense of elevator or terminal or the railroad, be as lean and as effective as possible.

One of the things which happens if you have cheap anything is that you abuse it. So there have been arguments in this country claiming that you raise energy prices to consume or, in part, to ration and make better use of transportation. If you raise the rate, pay the money to the farmer, what will happen is that we are going to have to make much better use of our hopper cars and our transportation system. That is one of the reasons; you are going to get a pressure because of the high cost of transportation to make better use of it.

[Traduction]

Nous estimons aussi que le transport du grain de l'Ouest est un problème propre à cette région et devrait être résolu par les producteurs et les organismes visés. Bien que l'ensemble du pays s'y intéresse, nous soutenons que le point de vue des autres régions ne devrait pas constituer un facteur décisif et ne devrait pas mener à un changement total du mode de paiement original. Merci.

Le président: Merci monsieur. Revenons aux questions, en commençant par M. Malone. Étant donné que les limites qui nous sont imposées, je devrai être assez stricte en ce qui concerne le temps accordé pour les questions. Trois minutes, monsieur Malone.

M. Malone: Merci, monsieur le président. Ma question s'adresse aux deux groupes et je la pose à titre informatif. Votre principal sujet de préoccupation en ce qui concerne le projet de loi C-155 portait-il sur le mode de paiement?

Le président: Monsieur Reid.

M. Reid: C'est l'efficacité qui nous préoccupe principalement et nous ne croyons pas que le projet de loi se penche réellement sur le problème de l'efficacité de la façon dont il est actuellement rédigé. Bien sûr, nous admettons que la période de sevrage est toujours difficile, mais que c'est là un avantage de l'entente du Nid-de-Corbeau. C'est une façon pour les producteurs de grain de s'adapter à la situation réelle.

M. Malone: Une partie du problème vient peut-être du fait, M. le président, qu'ils n'ont pas encore entamé la dite période de sevrage. Puisque j'y crois fermement, si nous ne voulons pas tous créer un réseau de transport efficace, permettez-moi de poser les questions pas vraiment pour obtenir une réponse mais pour qu'elle figure dans le compte rendu officiel. nous diriez-vous pourquoi, à votre avis, il faut, pour que le système soit efficace, qu'on paie le producteur et non les compagnies de chemin de fer? Nous devrions en avoir la consignation officielle.

Le président: Cette question s'adresse-t-elle à M. Reid?

M. Malone: Oui, ou encore à M. Strickland et à M. Reid.

Le président: La décision revient donc à M. Reid. Monsieur Strickland?

M. Ken Strickland (consultant Western Barley Growers Association): Oui. Merci. Pour répondre à la question de M. Malone, M. le président, vous n'ignorez certainement pas qu'une partie du problème de notre industrie tient à ce que plus nous augmentons la production plus il importe de limiter les coûts de transport du grain qu'il s'agisse d'un élévateur, d'un terminal ou des chemins de fer.

Ce qui arrive souvent lorsqu'un produit est peu coûteux c'est qu'on l'utilise à l'excès. Certains ont donc soutenu que vous aviez augmenté le prix des ressources énergétiques pour en rationner l'utilisation et en arriver à un recours plus judicieux au réseau de transport. Si l'on augmente les tarifs et que l'on verse l'argent aux exploitants agricoles, il faudra que nous utilisions plus judicieusement nos wagons-trémies et notre réseau de transport. C'est là l'une des raisons, les pressions provenant du coût élevé des transport entraîneront une utilisation judicieuse du système.

[Text]

Being more specific, if the freight rate is up in the \$20, \$25, \$30 a metric tonne range, and the farmer gets his money back through a direct payment as a choice, he might choose to use a truck, and put that influence and pressure on the railroad to do a leaner system. What you are building with this bill is potentially a VIA grain, where it could get so expensive there is no pressure on those railroads. With respect to regulators, they cannot put as much pressure on those railroads as can the farmer, the truck, and other users of the grain.

Another component of our industry which is very expensive is our country elevation system. It is controlled by one large firm in each province. One of the things which would happen if you paid the producers is that there would be great pressure on the elevators to reduce their tariffs, to be in more cost-effective locations and, thereby, the farmer could exercise a new way to vote.

We have by this process in the last 12 months let what is equivalent in Quebec to the feedmill have a say as to what the policy ought to be on the issue. My Quebec friends would not ask the feedmill what should be the policy for grain farmers and hog farmers in Quebec, but we have allowed the grain firms, the co-ops, to dictate this Crow kind of thesis. And they are the ones benefiting from the Crow. I think I could show you numbers that clearly question whether, under the current structure, we are in fact getting the Crow benefit back to farmers and, especially, for high productive barley farmers.

Now I do not know whether that gets close enough to the answer, but it is so critical that the choices be put back into the farmer's hands so that he can pursue from his end the pressure of efficiency.

The Chairman: Thank you, Mr. Malone. Mr. Althouse.

Mr. Althouse: Mr. Chairman, since we are allowed three minutes each, there is a sort of housekeeping question I have hoped we would get in without it applying to my question.

The Chairman: We will deal with the housekeeping after we have dealt with the witnesses.

• 1830

Mr. Althouse: Okay. We do not know who their members are, where they are, how many there are, how they get to be members and this sort of thing, which we have generally got from most groups.

There was one comment from, I think, the soft wheat growers concerning the need for freedom of choice and how freedom of choice should be the mechanism which determines what producers think of the proposals before them. Would your thoughts on freedom of choice go so far as to ask all producers whether they are prepared to maintain the Crow rate that applies now? Are you really saying that there should

[Translation]

Pour être plus précis, si le taux de transport des marchandises passe de \$20 à \$25 et à \$30 la tonne métrique et que l'exploitant agricole obtienne un remboursement grâce à un paiement direct, il choisira peut-être le transport par camion et fera ensuite pression sur les compagnies de chemins de fer pour qu'elles améliorent leur système. Avec ce projet de loi vous créez un réseau de transport des grains du genre VIA qui sera si coûteux qu'aucune pression ne sera exercée sur les chemins de fer. Les organismes investis de pouvoirs de réglementation ne peuvent faire pression auprès des chemins de fer comme le font les exploitants agricoles, les entreprises de camionnage et autres intervenants.

Au Canada, l'autre élément très coûteux de notre industrie est le réseau d'éleveurs que dirige une grande entreprise dans chacune des provinces. Ce qui se produirait si vous versiez des fonds aux producteurs, c'est qu'on tenterait de placer les éleveurs à des endroits stratégiques, de façon à réduire leurs tarifs, ce qui fait que, les exploitants agricoles disposeraient d'un nouveau moyen de faire valoir leurs intérêts.

Par cette méthode, nous avons, au cours des 12 derniers mois, permis à l'industrie des aliments du Québec de donner son opinion sur la politique et à adopter en la matière. Mes amis du Québec ne demanderaient pas aux responsables des usines d'aliments ce que devrait être la politique relative aux fermes céréalières et aux fermes porcines au Québec, mais nous avons permis aux entreprises céréalières et aux coopératives d'émettre ce genre de théorie du Nid-de-Corbeau. Ce sont d'ailleurs eux qui profitent de l'entente. Je crois que je pourrais vous présenter des chiffres en vertu desquels on peut se demander si, dans le contexte actuel ce sont les producteurs notamment les producteurs d'orge, qui profitent de l'entente du Nid-de-Corbeau.

Je ne sais pas si je réponds bien à la question mais je sais qu'il est primordial de laisser aux exploitants agricoles le soin de prendre la décision pour faire pression en augmentant l'efficacité.

Le président: Merci, monsieur Malone. Monsieur Althouse.

M. Althouse: Monsieur le président, étant donné que nous n'avons que trois minutes chacun, il y a une question pratique que j'aimerais bien poser sans qu'elle soit considérée comme ma question véritable.

Le président: Vous y viendrez après que nous aurons entendu les témoins.

M. Althouse: D'accord. Nous ne savons pas qui sont leurs membres, quel est leur nombre, où ils se trouvent, comment ils sont devenus membres, etc., renseignements que nous avons obtenus de la plupart des autres groupes.

Ce sont les producteurs de blé tendre, je crois, qui ont souligné le besoin de la liberté de choix et que la liberté de choix devrait être le mécanisme permettant de déterminer ce que pensent les producteurs des propositions qu'on leur fait. En ce qui concerne la liberté de choix, iriez-vous jusqu'à demander à tous les producteurs s'ils sont prêts à accepter que les taux actuels du Nid-de-Corbeau soient maintenus? Ce que

[Texte]

be a plebiscite of some sort? Would you see that as part of the freedom of choice that is available to producers?

The Chairman: Mr. Unruck.

Mr. Unruck: Mr. Barg.

The Chairman: Mr. Barg.

Mr. Barg: I believe we are under the assumption that producers realize there is a need for a change in the Crow rate. We also believe that this bill before us is close enough to continuing the Crow rate that if they have that option as opposed to the producer getting the payment they would really almost be able to indicate that by what choice they make.

Mr. Althouse: You do not think it should be one of the choices, then . . .

Mr. Barg: No.

Mr. Althouse: —within the freedom of choice?

Mr. Barg: No.

Mr. Althouse: Another question, I guess. I was a little surprised to hear Mr. Strickland say—I think this is a fairly direct quote—that regulators cannot put as much pressure on businesses as can users of the services. If that is so, why are there such loud screams on the part of business every time government attempts to use regulation to control them? If they are going to be less regulated than they were by the users of their service, why do they scream and yell so loud?

Maybe there is no answer for that, Mr. Chairman.

The Chairman: Do you have an answer, Mr. Strickland? I should say: Do you wish to reply?

Mr. Strickland: No.

The Chairman: Thank you.

Mr. Althouse.

Mr. Althouse: Now, if we have time, could we find out what the membership is of the two organizations: who their members are, what the qualifications are and the parts of the province in which they are located?

The Chairman: Mr. Reid, do you want to answer that question for your group?

Mr. G. Reid: I would like to ask Mr. McNeil to answer that one, please.

Mr. Don McNeil (Vice-President, Western Barley Growers Association): Thank you, Mr. Chairman. The Western Barley Growers Association is a commodity organization. To gain membership it is a direct membership: you must get out your cheque-book and write a cheque for it. It is not like the grain companies where when you haul grain you become a member and five years after you die you are still on the membership list.

[Traduction]

vous dites, est-ce vraiment qu'il devrait y avoir un genre de plébiscite? Cela ferait-il partie, à votre avis, de la liberté de choix offerte aux producteurs?

Le président: Monsieur Unruck.

M. Unruck: Monsieur Barg.

Le président: Monsieur Barg.

M. Barg: Je crois que nous partons de l'hypothèse que les producteurs sont conscients qu'il faut changer les taux du Nid-de-Corbeau. Nous croyons également que le projet de loi à l'étude maintient d'assez près les taux du Nid-de-Corbeau de sorte que, s'ils avaient le choix . . . au lieu que ce soit le producteur qui reçoive le paiement . . . ils pourraient presque certainement l'indiquer par le choix qu'ils feraient.

M. Althouse: Donc, vous ne pensez pas que cela devrait faire partie des choix . . .

M. Barg: Non.

M. Althouse: . . . cela ne ressort pas de la liberté de choix?

M. Barg: Non.

M. Althouse: Une autre question, je pense. J'ai été un peu surpris d'entendre M. Strickland dire . . . je crois que ce sont ses propres mots . . . que ceux qui sont chargés de faire les règlements ne peuvent pas exercer autant de pression sur les entreprises que les utilisateurs des services eux-mêmes. Si tel est le cas, pourquoi le monde des affaires jette-t-il les hauts cris chaque fois que l'État cherche à leur imposer des règlements? Si cette réglementation leur laisse une plus grande marge de manoeuvre que les utilisateurs de leurs services, pourquoi tous ces hauts cris?

Peut-être n'y a-t-il pas de réponse à cela, monsieur le président.

Le président: Avez-vous une réponse, monsieur Strickland? Je devrais plutôt dire: souhaitez-vous répondre?

M. Strickland: Non.

Le président: Merci.

Monsieur Althouse.

M. Althouse: Maintenant, si nous en avons le temps, pourrions-nous savoir quel est l'effectif de ces deux organisations: qui sont leurs membres, quelles sont les conditions d'affiliation et dans quelle partie de la province ils se trouvent?

Le président: Monsieur Reid, voulez-vous répondre à cette question pour ce qui concerne votre groupe?

M. G. Reid: J'aimerais demander à M. McNeil de répondre à cette question, s'il vous plaît.

M. Don McNeil (vice-président, Western Barley Growers Association): Merci, monsieur le président. La *Western Barley Growers Association* est une organisation de producteurs. L'affiliation est immédiate: vous devez sortir votre carnet de chèque et faire un chèque. C'est différent des compagnies cérésières, où, si vous transportez du grain, vous êtes membre et, cinq ans après votre mort, vous figurez toujours sur les listes.

[Text]

Right now we are at 700-plus members in the Western Barley Growers Association. They are all highly productive members. That is the basis of our association. We have all had marketing problems, and since that we have a common front in trying to solve marketing and transportation policies.

At the back of our submission there is a map which shows the main barley growing areas of the Prairies. Approximately 90% of our members are from Alberta. However, by looking at the map you can see that the vast majority of barley grown in western Canada is from Alberta also. The balance of 10% of our members are from Manitoba and Saskatchewan.

The Chairman: Did you give the number of members? If you did, I missed it.

Mr. McNeil: Yes, 700 plus.

The Chairman: Oh, 700 plus. Thank you.

Will Mr. Barg speak for the Alberta Soft White Spring Wheat Growers Association?

Mr. Barg: We are located in the irrigated areas of southern Alberta. We have about 2,500 soft wheat growers, of whom 700 or 800 have become voluntary members of our organization. We have no clout over them; we just have to try to convince them we are doing the job for them. At present we have 700 or 800 ... [Inaudible due to technical problem—Editor]

• 1840

M. Tessier: Merci, monsieur le président.

D'abord vous me permettez de féliciter et de remercier l'Association des producteurs d'orge qui, je pense, dans son mémoire de près de 60 pages a véritablement tenté de passer son message. Cela étant dit, ça me permet de dire que, en particulier nous, les députés du Québec et du côté ministériel, sommes ici pour vous comprendre et comprendre les besoins de l'Ouest, besoins actuels et futurs, pour faire de l'Ouest une région dynamique et prospère du Canada. Et je voudrais vous dire que si nous sommes ici, c'est exactement pour atteindre cet objectif-là.

Je voudrais aussi, pour l'information de nos amis de l'Ouest, que ceux-ci notent bien que le mouvement des grains et les problèmes de l'Ouest sont parmi les secrets les mieux gardés du Canada pour nous les élus du peuple, et lorsque l'on tente de se familiariser..., et de comprendre l'Ouest, on nous dit que ce n'est pas nos affaires, puisque nous sommes de l'Est. Je pense que ce projet de loi, monsieur le président, est une illustration parfaite de ce que chaque membre, même de l'Est, doit comprendre de la situation canadienne.

Je voudrais aussi dire que, en tant que députés ministériels et comme Canadiens, nous nous devons d'agir comme des leaders responsables, à la hauteur du défi, et précisément comme votre ministre de l'agriculture l'a exprimé ce matin, il s'agit d'être constructif et positif. Vous êtes là pour nous aider, et si vous réussissez à faire passer vos messages, nous réussirons ensemble. Alors, il ne s'agit pas de nous blâmer. Dans

[Translation]

Actuellement, la *Western Barley Growers Association* compte plus de 700 membres. Ce sont tous de gros producteurs. C'est la base de notre association. Nous avons tous eu des problèmes de commercialisation et, depuis, nous avons fait front commun pour essayer de régler les problèmes soulevés par les politiques de commercialisation et de transport.

A l'endos de notre mémoire, se trouve une carte qui montre les principales régions des Prairies où l'on cultive de l'orge. Environ 90 p. 100 de nos membres sont albertains. Toutefois, vous pouvez voir sur la carte que la majeure partie de l'orge cultivé au Canada provient de l'Alberta également. Le reste de nos membres, soit 10 p. 100, viennent du Manitoba et de la Saskatchewan.

Le président: Avez-vous mentionné le nombre des adhérents de votre association? Si vous l'avez fait, cela m'a échappé.

M. McNeil: Oui, plus de 700.

Le président: Oh! Plus de 700. Merci.

M. Barg pourrait-il parler pour l'*Alberta Soft White Spring Wheat Growers Association*?

M. Barg: Nous nous trouvons dans les régions irriguées du sud de l'Alberta. Nous comptons environ 2,500 producteurs de blé tendre, dont 700 à 800 sont devenus membres volontairement. Nous n'avons aucun pouvoir sur eux, nous ne pouvons que les convaincre que nous travaillons pour eux. Actuellement, ils sont 700 ou 800 ... [inaudible à cause de problèmes techniques—rédacteur].

Mr. Tessier: Thank you, Mr. Chairman.

First, I would like to congratulate and thank the representatives of the Western Barley Growers Association which, I believe, have really tried to get their point across in a submission that is some 60 pages long. This being said and done, I would like to add that we, the MPs and Cabinet members from Quebec, are here today to listen to you and to understand the needs of western Canada. We want to understand your present and future needs and we want to know what it would take to make a dynamic and prosperous region out of western Canada. If we are here, it is precisely to reach that goal.

I would also like our friends out west to know that all questions related to grain transport and any problem they might experience are among the best kept secrets in Canada, for us the people's representatives. When we try and get to know something, and to understand the westerners, we are told that it is none of our business because we are from the east. Mr. Chairman, I believe this bill is a perfect example of what each MP, even those representing the east, should understand of the Canadian situation.

I would also like to say that, as Cabinet members and as Canadians, we must act as responsible people willing to take up the challenge, and just as your Minister of Agriculture said this morning, we must be in a constructive and positive frame of mind. You are here to help us and if you succeed in getting your ideas across we will succeed together. We should not be blamed. In several of today's submissions we Quebecers are

[Texte]

plusieurs mémoires aujourd'hui, c'était un blâme à peine camouflé, à savoir que nous du Québec, avons pris une position qui désavantage l'Ouest. Je voudrais vous dire que nous avons pris une position qui était celle de la Coalition, et je pense que la Coalition pour la survie de l'agro-alimentaire au Québec est un bon exemple. Si on réussissait, ici dans l'Ouest, à avoir un même type de coalition, cette coalition doublée de celle de l'Est, favoriserait une politique et un compromis acceptables pour tout le Canada.

A la page 23 de votre mémoire, et c'est une des questions précises que je voudrais poser, même si elle est d'une extension un peu considérable, lorsqu'on parle de concentration, de monopole, de représentation des producteurs, on nous pose véritablement le problème, et là-dessus on n'a pas réussi à nous répondre, à savoir qui parle pour qui, et comment arriver à un consensus de l'Ouest qui serait acceptable pour tout le Canada. Cela c'est une des questions, et j'ose espérer et personnellement j'espérais qu'ici en Alberta on pourrait véritablement aller suffisamment loin pour que véritablement nous, qui connaissons moins l'Ouest, puissions savoir exactement... qui parle pour qui! Et je pense qu'à la page 23 de votre mémoire, vous nous posez carrément ce problème-là, et nous voudrions avoir la réponse.

Deuxième question: Est-ce que vous pourriez nuancer votre affirmation à la page 25, lorsque vous dites que le paiement aux chemins de fer est d'une absurdité complète? Pour moi, et là-dessus je vous parle en profane quand je parle du mouvement des grains, le bill C-155 est une politique de transport et représente donc une étape. Ce n'est pas la solution complète du problème de l'Ouest.

Et en terminant, monsieur le président, je voudrais simplement faire la remarque suivante: à la page 25, toujours de votre mémoire, vous faites une référence aux meuneries du Québec. Je voudrais simplement vous dire pour vous prouver mon accord avec vous que, excluant la référence aux meuneries du Québec, si vous nous disiez que comme nous, vous vous refusez à confier le contrôle d'une banque de sang à Dracula, nous serions entièrement d'accord avec vous.

The Chairman: Mr. Strickland.

Mr. Strickland: Through the Chair to Mr. Tessier, we appreciate the interest you have shown and the spirit of your observations. I guess the best-kept secrets part relates in part to the question of who has the money to come and tell you what they think the issues are. The group sitting before you has not had the large funding base to come and knock on your door all winter. We apologize for not having done perhaps as good a job as the pools, but we did not have a million dollar bucket to pull from.

We have a real concentration problem that has built up since 1951, in particular. Our media out here are substantially owned and influenced by the wheat pools, and if, at times, you get a perception that some of these problems are a secret, and your colleagues cannot get it through, partly it is because we have one actor in each province with such an incredible influence in the day-to-day business of car allocation, the day-

[Traduction]

being blamed, in hardly a disguised way, for taking a position that is contrary to the west's best interest. I would like to let you know that our position is the Coalition's position, and I think what the Coalition has accomplished in Quebec with regard to the survival of the agricultural and food industries is a good example to follow. If we could set up the same type of Coalition out west, I am sure that coalition along with the one in Quebec would bring about a policy and a compromise which would be acceptable for all of Canada.

On page 23 of your submission, and this is one of the specific questions I wish to ask though it is a broad one, when you speak of integration, of monopolies and of producer representation, you are clearly setting out the problem but you have failed to answer our question: Who is speaking for whom? How can a consensus be reached out west which would be acceptable to the rest of Canada. That is one of my questions and I personally hope that here in Alberta, we could cover enough ground so that we, who do not know the west, as well as you do might really know... who is speaking for whom? I understand that it is precisely the question set forth on page 23 and we would like to have an answer.

My second question is the following: Would you please qualify the statement you have made on page 25, which is that the payments to the railroad companies are an absolute nonsense? I am a layman with regard to grain transportation, yet I believe that Bill C-155 introduces a transportation policy which is but a step in a larger process. It does not intend to fully solve western Canada's problem.

To conclude, Mr. Chairman, I would just make the following statement. On page 25 of your submission, you refer to Quebec mills. I simply want to add one thing, to demonstrate that we are of the same mind—were it not for that reference to Quebec mills—if you told us that you refuse, just as we do, to let Dracula administer a blood donors' clinic, we would entirely agree.

Le président: Monsieur Strickland.

M. Strickland: Monsieur le président, je désire m'adresser à M. Tessier. Monsieur Tessier, nous vous sommes reconnaissants de l'intérêt que vous nous portez; nous apprécions le sel de vos remarques. Je suppose que cette question des secrets bien gardés est en partie reliée à la question à savoir qui a l'argent et qui peut se permettre de venir nous dire quelle position adopter. Notre groupe ne disposait pas des ressources nécessaires pour venir frapper à votre porte tout l'hiver. Nous regrettons de ne peut-être pas nous comparer favorablement aux *pools*, mais nous ne disposons pas, pour notre part, d'un million de dollars.

Nous avons un gros problème d'intégration, problème qui traîne depuis 1951. Dans l'Ouest, une importante partie des media d'information appartiennent aux *pools* de céréales et ces derniers contrôlent largement l'information. Par conséquent, si vous avez parfois l'impression que certains de ces problèmes sont gardés secrets et que vos collègues ne peuvent pas recevoir l'information qu'ils désirent, ceci est dû en partie au fait que

[Text]

to-day business of price making, the day-to-day business of writing papers, and the day-to-day business of lobbying. Independent people, such as those who are sitting before you here, these two groups, are the ones who get what is left over after these other groups have had it.

In terms of representivity, I guess I hope that, as the development of Quebec has adjusted and changed, you have struggled no doubt with who should represent different people and organisms. As we built from the twenties, when we constructed our wheat pools as the only broad-based group who could speak for grain, they have now become, sir, substantial operators with a very large commitment to a plant.

We now have a wheat board. One would seriously ask the question whether we do not need a new restructuring of who represents whom, so that the representatives, in fact, might be people like these. Our marketing boards in this country buck the wheat board. They have elected systems and representivity, and they allow for elected farmers to come forward in a very strong way. That is not the case for our wheat board.

Our wheat pools have a system in which, unfortunately, in the last 12 to 16 months we have watched some real problems grow. So it would seem to me that representivity comes in part from those who freely choose to look at their commodity—be it wheat, barley, or soft white wheat—and come forward. That is why, in the Senior Grain Transportation Committee, both of these groups have said the man who runs the elevator is not the guy who pays the bills. The freight bill, gentlemen, is paid by these people. It is deducted from our price. These people's representatives should have a lot to say.

Now, the barley growers have said three more. If we could figure it out clean and easily we would have subtracted three, because nobody likes a huge structure. But we would have less of the established structures and more of the independent, individual farmers in some fashion or another elected or representative from different groups.

Now, if I may turn to your question about the absurdity of paying the railroads, I will say too much has been said on the question of why we should pay the farmer. Far too little debate has been held on the real merits of paying the railroads. I find it incredible, and I blame myself and part of us here, that we have not clearly looked at this. How can we expect to pay a railroad in Montreal and necessarily expect \$651 million worth of income protection to end up in the pockets of Prairie grain farmers? That is like paying Safeways and hoping you are going to have cheaper food.

[Translation]

nous avons un acteur dans chaque province qui a une très grande influence sur toutes les activités quotidiennes se rapportant à l'affectation des wagons, à l'établissement des prix, à la rédaction de communiqués et au lobbying. Les gens indépendants, soit les deux groupes ici présents, ont les restes.

Au chapitre de la représentation, j'espère que nos efforts déboucheront bientôt: le Québec a connu des changements et a évolué; vous avez sans doute été aux prises avec ce problème de savoir qui devrait représenter vos différents groupes et organismes. Dans les années 20, nous avons créé des *pools* de blé; ces *pools* qui étaient alors l'unique organisme capable de représenter l'ensemble de l'industrie du grain sont devenus de gros exploitants et jouent maintenant un rôle prépondérant dans ce secteur.

Nous avons maintenant une commission du blé. Il faudrait sérieusement nous demander s'il n'y aurait pas lieu de procéder à une restructuration de manière à ce que les représentants soient choisis parmi des gens comme ceux-ci. Les offices de commercialisation au pays donnent le pion à la commission du blé. Ils tiennent des élections, ont un système représentatif et sont un moyen pour les exploitants élus de défendre leurs intérêts avec énergie. Il n'en va pas de même avec la commission du blé.

En raison du système en vigueur dans nos *pools* de blé, nous avons malheureusement vu s'aggraver un certain nombre de problèmes bien concrets au cours des 12 à 16 derniers mois. Il me semble que les gens qui sont représentés sont ceux qui, de leur propre initiative, décident d'étudier leur produit... s'agisse-t-il de blé, d'orge ou de blé farineux blanc... et d'aller de l'avant. Voilà pourquoi ces deux groupes ont dit, à l'intérieur du Comité supérieur du transport du grain, que la personne qui dirige l'élevateur n'est pas celle qui paie les factures. La facture du transport, messieurs, est payée par nos gens. Elle est déduite de nos prix. Les représentants de ces gens devraient donc avoir voix à ce chapitre.

Maintenant, les producteurs d'orge ont demandé trois représentants de plus. À notre sens, il aurait plutôt fallu en supprimer trois parce que personne ne désire avoir une structure trop lourde. Mais cela réduirait le nombre de représentants et augmenterait celui des producteurs indépendants et des agriculteurs élus ou siégeant comme représentants de différents groupes.

Maintenant, si je puis répondre à votre question au sujet de l'absurdité d'effectuer des paiements aux chemins de fer. Je dirais que nous nous sommes trop longuement attardés sur la question de savoir pourquoi nous devrions verser l'argent au producteur et nous n'avons pas suffisamment analysé les avantages que l'on tire en versant les paiements directement aux chemins de fer. Je trouve ahurissant que nous n'ayons pas examiné attentivement cet aspect de la question. Je m'en tiens responsable de même qu'un certain nombre d'entre nous. Comment pouvons-nous escompter qu'en payant une société de chemins de fer à Montréal les producteurs de grain de la région des Prairies aient une protection de revenu de 651 millions de dollars? C'est un peu comme si l'on subventionnait une chaîne d'alimentation dans l'espoir de pouvoir acheter de la nourriture à un moindre coût.

[Texte]

The dilution effect of paying the railroads could be far and substantially above any dilution of acreage payments here, thither and yon. In the brief, I identified about five or six different specifics. But I am especially concerned about this one of putting money into one end of the railroad and expecting out of the back end to come—after the Wheat Board has gotten hold of the service, after the grain company has gotten hold of the service—a protection of \$650 million, plus inflation protection, to get to farmers. If you gave it to the farmers, sir, as you do with other programs in this country, you would be awfully sure that the biggest bang for the taxpayer's buck—and that is what you people here are so concerned about, a big bang for the taxpayer's buck—was protecting the income of those farmers. But if it gets to the railroads, it might go to compete with a trucker and a long haul freight some place. It might go into the elevator company which, because of the protection of the cheap freight rate, might raise its elevation tariffs.

• 1850

When we do comparisons and evaluations of whether we get the Crow benefit now, we have some considerable difficulty finding it. If you care, we can get into some of that.

But I think that when you paid the railroads you made the assumption that that was going to end up in income protection to Prairie grain farmers because of the long distance of freight and the high cost, and I think there are serious problems with that.

We can go on to talk about other parts, but I think they are in the brief. That is the one I really felt should be stressed. I am very appreciative that you have acknowledged that you would not listen to the mills of Quebec as you tried to get a sense of presence for your *producteurs*, and these people are before you today to try and show you where there are highly productive people. These people grow a lot of wheat per acre. It is nothing for a barley grower not to grow 20 bushels of wheat but to grow 70, 80, 90 or 100, and those are the kinds of farmers you want happy and aggressive and making this country grow more, feed more and export more. These people are sitting in front of you saying that this bill has big problems. So hopefully we can give you some thoughts to fix it up and make it better.

The Chairman: Thank you, Mr. Strickland. Thank you, Mr. Tessier.

We are now going to have to go to the short snappers. First one, Mr. Towers.

Mr. Towers: Thank you, Mr. Chairman. Mr. Chairman, I want you to know that the three representatives from the Western Barley Growers Association are neighbours and

[Traduction]

En versant l'argent aux chemins de fer, les bienfaits que pourraient assurer les subventions sont bien moins importants que si celles-ci étaient versées aux producteurs selon une formule fondée sur la superficie cultivée. Dans mon mémoire, j'ai défini cinq ou six points particuliers. Mais je m'inquiète en particulier de cette façon de faire selon laquelle on s'imaginerait en subventionnant les chemins de fer en début de chaîne assurer aux producteurs au bout du compte une protection de 650 millions de dollars, en plus de la protection prévue pour tenir compte de l'inflation et ce, après que la commission du blé et les compagnies de grain aient mis la main sur le service. Si vous donniez cet argent aux producteurs, monsieur, comme vous le faites dans le cadre d'autres programmes au Canada, vous seriez assuré que l'argent des contribuables... et c'est bien cela qui vous intéresse, le contribuable... sert véritablement à garantir le revenu des producteurs. Par contre, en le donnant aux chemins de fer, vous faites concurrence au camionnage et, dans certaines régions, au transport sur longue distance. Ces sommes pourraient être transmises à la compagnie propriétaire des silos qui, à cause de la protection assurée par le bas niveau des frais de transport, pourrait augmenter ses tarifs d'ensilage.

Lorsqu'on veut faire des comparaisons et déterminer si, à l'heure actuelle, nous profitons du tarif du Nid-de-Corbeau, nous rencontrons des difficultés considérables. Si vous le désirez, on peut attaquer ce sujet.

Je crois toutefois qu'en payant les compagnies de chemins de fer vous avez présumé que ces versements se transformeraient automatiquement en protection du revenu pour les céréaliers de l'Ouest à cause des longues distances à couvrir et des coûts élevés; cette supposition a suacité de graves problèmes.

On peut discuter des autres éléments, mais je crois qu'ils sont déjà mentionnés dans le mémoire et j'aimerais plutôt porter mon attention sur ce sujet en particulier. J'apprécie énormément votre déclaration à l'effet que vous ne prêteriez pas oreille aux propos des moulins du Québec car vous vouliez donner la parole à vos producteurs; ces derniers sont ici devant vous aujourd'hui pour essayer de montrer où se trouvent les gens réellement productifs. Ils produisent une grande quantité de blé à l'acre. Ce n'est rien pour un agriculteur de cultiver non pas 20 boisseaux, mais 70, 80, 90 ou 100 boisseaux de blé à l'acre; voilà le genre d'agriculteurs que vous voulez voir satisfaits, dynamiques et désireux de faire du Canada un pays qui produit plus, nourrit plus et exporte plus. Ces gens sont ici devant vous et déclarent que ce projet de loi suscite de graves problèmes. Nous espérons que nous pourrions vous suggérer des solutions et des façons d'améliorer le projet de loi.

Le président: Merci, monsieur Strickland, merci, monsieur Tessier.

Il nous faut maintenant passer aux courtes questions; la parole est à vous, monsieur Towers.

M. Towers: Merci, monsieur le président. Monsieur le président, il faut que vous sachiez que les trois représentants de la *Western Barley Growers Association* sont mes voisins et

[Text]

friends of mine, and they come from one of the highest producing barley-producing areas in Canada.

Some hon. Members: Hear, hear.

Mr. Towers: Therefore I want you to pay special attention to what they tell you.

The Chairman: We will.

Mr. Towers: Having just come back from Montana, I made it my business to step into a couple of elevators down there to see what is going on. I found that for comparable barley going to market there, compared to what our number one feed would be here—maybe a poor number one feed—those producers were getting 50¢ a bushel more for their barley than they were here with the initial payment. On top of that, that barley was going right through the system and being trucked for 1,200 miles.

I mention that because I know that a lot of the barley producers move their grain by truck. Now, if this incentive by this bill is taken away from you people who move your grain by truck, whether it be to the feeders or central B.C. or wherever it might be, what are you people going to do?

The Chairman: Mr. Reid.

Mr. G. Reid: We will probably be growing less barley, and that is a misfortune. It is a personal misfortune for me because in 1980, 1981 and 1982 I personally grew some wheat because of the quota system and the level of initial payments but unfortunately my crop froze and the wheat was a poor feed. If I am forced to go to other grains, I personally lose.

Mr. Towers: It would be fair to say, then, that you would have to use the elevator system, that you would be almost forced to go that route and you would really put a heavier load on an already insurmountable problem? Would this be a fair assumption?

Mr. G. Reid: Yes, it would affect us that way, but the truck is a very viable way of hauling grain for anywhere from 100 to even 200 miles because of the reduced handling. This paying the railroads—talk about distortion. You are subsidizing one section of our transportation handling system. If you put it to the farmer, he will portion out that payment among all participants as he sees fit. Like this elevator system. We see these historic monuments dotted over the Prairies. They were really designed at the turn of the century, and there are better designs, one of which is what we mentioned before, the producer car.

The Chairman: Thank you, Mr. Towers. I am going to have to move on to . . .

Mr. Towers: Could Mr. Strickland not make a comment on that, Mr. Chairman? I believe he has something to say.

The Chairman: Oh, I am sorry. Mr. Strickland.

[Translation]

amis; ils viennent d'une des régions les plus productives du Canada quant à la culture de l'orge.

Une voix: Oui, d'accord.

M. Towers: Par conséquent, j'aimerais que vous accordiez une attention toute particulière à ce qu'ils vont dire.

Le président: Nous leur accordons toute notre attention.

M. Towers: Je reviens tout juste du Montana où j'ai visité quelques silos pour voir quelle était la situation dans cet état. J'ai constaté que, comparativement à notre première céréale fourragère au Canada, peut-être s'agit-il d'une production principale médiocre, l'orge livrée au marché rapporte là-bas 50 cents de plus aux producteurs qu'elle ne rapporte ici en vertu du paiement initial. De plus, cette orge passe directement à travers le système et est livrée par camion sur des distances de 1,200 milles.

Je mentionne ce fait car je sais que bon nombre de producteurs d'orge font transporter leurs céréales par camion. Alors si, par ce projet de loi, on vous retire cet encouragement à vous les producteurs qui livrent leurs céréales par camion, que ce soit vers les mangeoires, vers la Colombie-Britannique du centre ou vers un autre endroit quelconque, que ferez-vous?

Le président: Monsieur Reid.

M. G. Reid: Nous produirons probablement beaucoup moins d'orge; ce serait malheureux. Ce serait malheureux pour moi personnellement car en 1980, 1981 et 1982, j'ai cultivé du blé à cause du système de quotas et du niveau des paiements de base, mais malheureusement ma récolte a gelé et le blé n'a représenté qu'une piètre céréale fourragère. Si je suis forcé de produire d'autres céréales, personnellement, j'encours une perte.

M. Towers: Il serait juste alors de déclarer que vous devrez, dans une telle éventualité, utiliser les silos et que vous serez presque forcé de le faire, ajoutant ainsi un poids à votre fardeau déjà très lourd? Pourrions-nous faire une telle hypothèse?

M. G. Reid: Oui, ce serait sûrement le résultat; toutefois, le camionnage est une façon très pratique de transporter des céréales sur des distances de 100 et même de 200 milles étant donné le peu de manutention requise. Cette façon de payer les compagnies de chemins de fer, on peut parler de distortion. Vous donnez en fait des subventions à un secteur de notre système de transport. Si vous remettez les versements aux agriculteurs, ils les distribueront entre les participants selon leur jugement. Prenons ce système de silos; on peut voir ces monuments historiques un peu partout dans les Prairies. Ils ont été conçus au début du siècle; il existe mieux, entre autres, une possibilité déjà mentionnée auparavant, le wagon de producteur.

Le président: Merci, monsieur Towers. Nous devons passer à une autre . . .

M. Towers: Monsieur le président, M. Strickland peut-il apporter des commentaires supplémentaires? Je crois qu'il a quelque chose à dire.

Le président: Excusez-moi. Monsieur Strickland.

[Texte]

Mr. Strickland: Thank you. One of the serious problems with this bill is the uncertainty it puts on over half our barley market. My family alone will need three more hopper cars, ladies and gentlemen, if in fact the hog and beef buyers decide to slowly withdraw over the next 3, 5, 10 years; and in fact, with a \$20 per metric tonne subsidy to shoot it out the elevator and out of the country, and nothing if it is here, then I am going to give you a three hopper car problem that somebody is going to have to buy. We wanted the money paid to us so that we could freely choose and keep the livestock sector viable, half our market, at the same time as the export sector. In our particular case, as perhaps some of these people know, we are into high moisture technology, as some people are with corn in Ontario, and we get much higher yields. If we drop out of that and go to pure dry barley production, we will drop our output 5% to 15% per year, a lower domestic product, if you will, if we lose our domestic livestock industry. It is so critical that that be improved on in the bill.

The Chairman: Thank you. Mr. Mayer.

Mr. Mayer: Thank you very much, Mr. Chairman.

The Chairman: One question please, Mr. Mayer.

Mr. Mayer: Mr. Chairman, just a brief statement, if I can, and a question. Just in reply to the member for Mégantic—Compton—Stanstead, I do not know whom he spoke to when he showed interest in what goes on in the west and was told to mind his own business, but that certainly is not my attitude, and I think I can speak on behalf of all the members on this side of the table. Several of you I have invited to my riding to my home—that is a standing invitation—and I have received the same kind of courteous consideration when I have shown any kind of interest in Quebec. So I do not know whom you talked to who told you when you are interested in western Canada to mind your own business, but that is certainly not the attitude in western Canada towards Canadians understanding each other's problems so that we can together build a better and a stronger economy throughout the country. I just wanted to put that on the record if I could, Mr. Chairman.

I am sure the member would agree with me in that kind of sentiment, that that is the kind of attitude that, whoever told it to him, we certainly do not need and do not look on very favourably in this country.

But let me ask very briefly, Mr. Strickland, or whoever wants to answer . . . There are so many things in this—I think it is a very well put together brief—to talk about, but what do

[Traduction]

M. Strickland: Merci. Un des problèmes les plus graves de ce projet de loi c'est qu'il laisse une incertitude planer sur plus de la moitié de notre marché de l'orge. Mesdames et messieurs, uniquement dans ma famille, nous devons nous procurer trois autres wagons-trémies si les acheteurs de porcins et de bovins décident de se retirer progressivement au cours des trois, cinq ou dix prochaines années; en fait, si l'on considère que je reçois une subvention de \$20 par tonne métrique pour sortir les céréales du silo et du pays et aucune subvention si elles y restent, vous aurez bientôt à faire face à la nécessité d'acheter ces trois wagons-trémies. Nous voulions que les versements nous soient transmis pour pouvoir librement choisir et assurer la viabilité du secteur de l'élevage qui représente la moitié de notre marché, de même que celle du secteur des exportations. Pour notre part, comme le savent certain d'entre vous, nous nous intéressons à la technologie de la culture à grande humidité, comme le font certains producteurs de maïs de l'Ontario, et nous obtenons des rendements beaucoup plus élevés. Si nous devons oublier cette technologie et opter pour la production d'orge à sec, notre rendement baissera de 5 à 15 p. 100 par année; il s'agit d'un produit local de moindre importance si l'on songe par exemple que nous pourrions perdre aussi notre industrie locale de l'élevage. Il est impératif d'améliorer le projet de loi à ce sujet.

Le président: Merci. La parole est à vous, monsieur Mayer.

M. Mayer: Merci beaucoup, monsieur le président.

Le président: Une seule question, s'il vous plaît, monsieur Mayer.

M. Mayer: Monsieur le président, j'aimerais d'abord faire une simple déclaration puis poser une question si je le peux. En réponse au représentant de Mégantic—Compton—Stanstead, je me demande à qui il s'est adressé lorsqu'il a demandé ce qui se passait dans l'Ouest et qu'on lui a répondu de se mêler de ses propres affaires. Il ne s'agit sûrement pas de l'attitude que j'adopterais et je crois pouvoir parler au nom de tous les représentants assis de ce côté de la table. J'ai déjà invité plusieurs d'entre vous à visiter ma circonscription, je vous ai invités chez moi et cette invitation est toujours valable; en retour, j'ai toujours constaté le même genre de politesse lorsque je me suis intéressé aux affaires du Québec. Alors, je me demande réellement à qui vous avez demandé des renseignements au sujet de l'Ouest lorsqu'on vous a rabroué de cette façon, mais cette attitude n'est certainement pas représentative de celle des gens de l'Ouest à l'égard des Canadiens qui comprennent les problèmes des autres et veulent s'efforcer de collaborer pour que tous ensemble, on puisse construire une économie meilleure et plus forte, à la grandeur du pays. Je voulais simplement que cette remarque paraisse au dossier si vous me le permettez, monsieur le président.

Je suis persuadé que les membres seront de mon avis à ce sujet; peu importe qui a fait une réplique aussi impolie, cette attitude est celle dont nous n'avons certainement pas besoin dans ce pays et nous ne sommes pas d'accord avec cette façon de penser.

Puis-je demander à M. Strickland, ou à tout autre participant qui voudrait bien répondre, car cette question est tellement complexe, à mon avis, votre mémoire était fort bien

[Text]

you mean by the innovation fleet? Could you give us some examples very briefly of what you are talking about? There is reference to it in the back that sounds interesting. What can you talk about as far as efficiencies in the innovation concept?

The Chairman: Mr. Strickland.

Mr. Strickland: The innovation fleet is a concept that we have developed a bit that if you are going to spend all these hard-earned taxpayers' dollars on hopper cars you had better make sure that it is an engine of change and innovation. Currently now, ladies and gentlemen, those cars are in a locked-up formula according to history, not according to efficiency or innovation. There is a thing called the Bracken type formula, and the wheat pools get 60% or 70% of the cars. The suggestion was that you take a year's supply of cars, say 1,200 or whatever the number is, and you give it to the GTA and you say: Do jazzy things with that. If somebody wants 100 cars or 50 cars once every couple of weeks and they are going to do something that is much more innovative, saves cost, puts more money in farmers' hands, let them have a little contract or something to use those. You could work it out so you have a centrally dispatched fleet much like you have now; but essentially you would use some cars, the incremental cars, to try a different thing here and something there, and each grain company or groups of farmers could come forward with suggestions on how to better make use of a public resource. I would be pleased to talk to you more about that idea, but it was the thought that if you are going to buy the hopper cars then make sure they are engines of change.

The Chairman: Thank you, Mr. Strickland. Mr. Hargrave.

Mr. Hargrave: Thank you, Mr. Chairman. If Gordon Towers can get away with it, so can I. I want to extend a very warm personal welcome to the Alberta Soft White Spring Wheat Growers Association because I think it is fair to say that your total production comes from either Mr. Thacker's constituency or mine, his in Lethbridge and mine in Medicine Hat, and I commend you for being here today and presenting a good brief.

I would like very much to ask you one pretty well straightforward question. Since all of your production is produced under irrigation, your costs of production are obviously higher. Would you explain how you can stay in business with higher production than dry land grain farmers? Is it because of your considerably increased yield per acre possible by irrigation, or are you finally getting a little better market price for your grain, or is it both?

• 1900

The Chairman: Mr. Barg.

Mr. Barg: As irrigation farmers we feel we have quite a problem with our production under the present quota system. We have, as an association, lobbied for and received—both from grain companies and the Canadian Wheat Board—

[Translation]

préparé, ce que vous voulez dire lorsque vous parlez de gestion de parc innovatrice? Pourriez-vous nous donner quelques exemples, nous expliquer de quoi il s'agit? On en parle à la fin du document et il me semble que c'est intéressant. Que pouvez-vous nous dire au sujet de l'efficacité accrue grâce à ce concept d'innovation?

Le président: Monsieur Strickland.

M. Strickland: La gestion de parc innovatrice est un concept que nous avons élaboré car nous croyons que si vous dépensez tous ces dollars difficilement gagnés par les contribuables pour l'achat de wagons-trémies, il vaut mieux s'assurer que ces dépenses vont donner lieu à des changements et à des innovations. Il existe une formule, que l'on dit de type Bracken, selon laquelle les pools de blé obtiennent 60 p. 100 ou 70 p. 100 des wagons. Ce que nous proposons c'est de donner à l'O.T.G. la responsabilité des wagons disponibles au cours d'une année, disons 1,200 ou tout autre nombre, en lui disant de distribuer ces wagons selon les nécessités du moment. Si quelqu'un veut obtenir 100 ou 50 wagons deux fois par mois, et qu'il va en faire un usage innovatif, économiser des frais, permettre aux agriculteurs d'encaisser plus d'argent, on peut mettre ces wagons à sa disposition en vertu d'un simple contrat. On pourrait avoir un parc central comme c'est le cas actuellement, mais on utiliserait certains wagons supplémentaires pour faire des tentatives et chaque compagnie ou groupe d'agriculteurs pourrait présenter des suggestions quant à l'amélioration de l'utilisation des ressources publiques. J'aimerais élaborer sur ce sujet, mais l'idée fondamentale est celle-ci: Si vous achetez des wagons-trémies, il vaut mieux vous assurer que ces wagons soient source de changement.

Le président: Merci, monsieur Strickland; monsieur Hargrave, maintenant.

M. Hargrave: Merci, monsieur le président. Si Gordon Towers peut le faire, je peux le faire aussi. J'aimerais présenter mes souhaits les plus sincères de bienvenue à la *Alberta Soft White Spring Wheat Growers Association* car je crois que la production totale provient soit de la constitution de M. Thacker ou de la mienne, la sienne à Lethbridge et la mienne à Medicine Hat; je vous remercie d'être ici aujourd'hui et d'avoir présenté un mémoire si bien préparé.

J'aimerais vous poser une question assez directe: Puisque toute votre production est faite grâce à l'irrigation, vos coûts sont évidemment plus élevés. Pourriez-vous nous expliquer comment votre entreprise demeure rentable malgré ces coûts de production plus élevés que ceux des céréaliers produisant en terre sèche? Est-ce à cause de l'augmentation considérable du rendement à l'acre générée par l'irrigation, obtenez-vous enfin un meilleur prix pour votre grain ou est-ce à cause de ces deux raisons?

Le président: Monsieur Barg.

M. Barg: À titre d'agriculteurs faisant appel à l'irrigation, nous sommes d'avis que le système de quotas actuel cause de graves problèmes à notre production. Notre association a demandé et obtenu, à la fois de la part des compagnies

[Texte]

contract privileges that help us to deliver our soft white spring wheat. We could hardly survive without them. Also, on irrigation we can diversify a little. That is why, although we produce wheat, we are also interested in the health and welfare of the livestock industry—because we are diversified. We grow hay, sugar-beets, vegetables. By diversification we have been able to meet the economic demands put on the irrigation farmers.

Mr. Hargrave: Do you get an added quota from the Canadian Wheat Board because of the fact your acreages are generally smaller? Do you get an increased quota?

One other question—this is all of my questioning: Is the soft white spring wheat industry still more or less dependent on federal government foreign aid programs for a good bit of your production in the export market?

Mr. Barg: I believe the Canadian Wheat Board has regular quotas for soft white spring wheat, just as they have regular quotas for everything else.

Mr. Hargrave: Are they a little higher?

Mr. Barg: They vary. The opening quota is exactly the same as for hard wheat. That is where reliance on the contracts come in, because contracts give us delivery capabilities in the 50 to 75 bushel per acre bracket. A good crop is 100 bushels, so we have to try to have a little more delivery capability out there somewhere.

As far as the markets go, I am not too familiar with that. I think we do contribute a lot to aid programs on the export market. The Canadian Wheat Board has made considerable strides in the export of soft white spring wheat. Ontario had a problem with their wheat, which gave us a break last year. We would like to count on that all the time, but I do not think we can. We are very concerned about marketing.

Mr. Hargrave: Thank you.

The Chairman: Thank you, Mr. Hargrave. I have to give equal time to your colleague, Mr. Thacker. Welcome to the committee, Mr. Thacker.

Mr. Thacker: Mr. Chairman, I would like to put a question to Mr. Strickland.

We know that for the last few years Canada has increased the exports of its grain by some 50%. A lot of people are proud of that. But in fact the United States has increased its exports by some 500%, so we are not doing well at all. Mr. Strickland is familiar with some of the changes that have occurred in the United States, which have resulted in these tremendous efficiencies. I would like him to explain to the committee some of those changes that have led to more efficiency. Also, if the present bill goes through, which will presumably help the railways, what other areas are we leaving untouched to continue to be inefficient?

[Traduction]

céréalières et de la Commission canadienne du blé, des privilèges contractuels qui nous aident à livrer notre blé blanc du printemps. Nous ne pourrions survivre sans ces privilèges. De plus, grâce à l'irrigation, on peut diversifier les cultures. C'est pourquoi, même si nous produisons du blé, nous nous intéressons aussi au bien-être de l'industrie de l'élevage car nous diversifions notre production. Nous cultivons le foin, la betterave à sucre et divers légumes. Grâce à cette variété nous avons pu assumer les obligations économiques imposées aux cultivateurs faisant appel à l'irrigation.

M. Hargrave: N'avez-vous pas obtenu un quota additionnel de la part de la Commission canadienne du blé parce que vos superficies sont habituellement plus petites? Profitez-vous en fait d'un quota plus élevé?

Une dernière question: l'industrie du blé blanc du printemps dépend-elle encore plus ou moins des programmes d'aide à l'étranger du gouvernement fédéral pour la survie d'une bonne partie de sa production, grâce à l'exportation?

M. Barg: Je crois que la Commission canadienne du blé attribue des quotas standard tant pour le blé blanc du printemps que pour tous les autres produits.

M. Hargrave: Les quotas sont-ils un peu plus élevés dans ce cas?

M. Barg: Ils varient. Le quota de base est exactement le même que celui du blé dur. C'est pourquoi nous devons compter sur les contrats; ils nous assurent des capacités de livraison de 50 à 75 boisseaux à l'acre. Une bonne récolte donne 100 boisseaux à l'acre; nous devons donc essayer de trouver quelque part une possibilité accrue de livraison.

Pour ce qui est des marchés, je ne connais pas tellement ce domaine. Je crois que nous participons largement aux programmes d'aide par nos exportations. La Commission canadienne du blé a fait des efforts considérables quant à l'exportation du blé blanc du printemps. L'Ontario a connu quelques difficultés l'année dernière quant à la production de blé, ce qui nous a aidé un peu. Nous aimerions compter sur des phénomènes semblables, mais nous ne le pouvons pas. Nous nous inquiétons de la mise en marché de nos produits.

M. Hargrave: Merci.

Le président: Merci, monsieur Hargrave. Je dois accorder autant de temps à votre collègue M. Thacker. Nous vous souhaitons la bienvenue devant ce Comité, monsieur Thacker.

M. Thacker: Monsieur le président, j'aimerais poser une question à M. Strickland.

Nous savons qu'au cours des dernières années le Canada a augmenté ses exportations de blé de quelque 50 p. 100. Beaucoup de gens sont très fiers de cet exploit. Toutefois, les États-Unis ont augmenté leurs exportations de 500 p. 100; donc, en fait, nos résultats sont bien médiocres. M. Strickland connaît en partie les changements qui se sont produits aux États-Unis et qui ont donné lieu à de tels rendements remarquables. J'aimerais qu'il nous explique certains de ces changements qui ont suscité une telle amélioration du rendement. De plus, si le présent projet de loi est accepté, ce qui aidera

[Text]

Mr. Strickland: Through the Chair to Mr. Thacker: The essence in many ways of the America experience as I see it is first that when they want to help farm income problems, they pay the farmer. The loan program, the PIK program, every other program aims the money at the farmer and makes the grain companies and the railroads fight, argue, and compete to move it forward. So that is one key feature.

A second one—and there is a lot of history: They have gone one way and we have gone another; they use a tremendous reliance on competition between modes, between elevator companies, between ports, and we do not seem to try to do that very well. We seem to have downgraded that. In fact, the regulatory lag in the incentive rate provisions of the act just would not be tolerated.

Now, the third piece is that whereas in 1885 they went the route of rail rate regulation and in 1897 we went Crow, they got all regulated up and we beat them by quite considerable when in 1967 we deregulated transportation in the form of the National Transportation Act—on everything except grain. The Americans have successfully deregulated in the last 10 to 15 years, culminating in the Staggers Act of about two years ago, so that right now we have unit train competition right across the border in Montana moving barley and wheat in an incredibly aggressive organized technique.

And what are we doing? We are still clinging to as much regulation and control of grain when the very example of coal sitting here before us this morning said it could be done by less. So I do not think we are going to get some of those breakthroughs. For example, all the caveats, like seven months' notice to reduce a price—the country would not let that happen if it were the price of something else. We are protecting the grain companies with seven months' notice. We need to free up the natural entrepreneurial skills that are in our elevators and in our railroads to accomplish this.

I think the final thing I would point out is that Ontario and the corn belt have free interaction. We do not have interaction with Montana over barley, and I think from time to time that much could be learned if barley could move back and forth across that border.

The Chairman: Thank you, Mr. Strickland. Thank you, Mr. Thacker and other members of the committee.

[Translation]

probablement les compagnies de chemins de fer, quels autres domaines resteront inefficaces faute de notre intervention?

M. Strickland: J'aimerais répondre à M. Thacker par votre entremise: l'élément essentiel de l'expérience américaine c'est, à mon avis, que lorsqu'ils veulent aider les fermiers à résoudre leurs problèmes de revenu, ils payent directement les fermiers. Leur programme de prêts, leur programme PIK et tous les autres programmes prévoient le versement des sommes aux fermiers et laissent les compagnies céréalières et les compagnies de chemins de fer se battre et se faire concurrence quant au transport. Voilà un des éléments clés de leur politique.

Un deuxième facteur, et c'est un facteur hautement historique: les États-Unis ont pris une direction et nous en avons prise une autre. Ils comptent en grande partie sur la concurrence entre les divers modes de transport, entre les compagnies de silos, entre les ports et il me semble que nous faisons très mal confiance à cette concurrence. Nous avons sous-estimé celle-ci. En fait, nous ne tolérerions tout simplement pas le manque de règlement à l'égard des tarifs d'encouragement dans notre loi.

Un troisième élément c'est que les États-Unis, en 1885, ont réglementé les tarifs du transport par chemins de fer et que nous avons adopté le tarif du Nid-de-Corbeau en 1897; le transport aux États-Unis est devenu de plus en plus réglementé contrairement à ce qui s'est produit au Canada où l'on a aboli la réglementation à l'égard du transport, sauf celui des grains, grâce à la Loi nationale sur les transports adoptée en 1967. Les Américains ont déréglementé le transport au cours des dernières 10 à 15 années pour enfin adopter, il y a deux ans environ, la loi Staggers de sorte que nous devons maintenant faire face à une concurrence de la part des Américains qui, de l'autre côté de la frontière du Montana, font le transport d'orge et de blé par trains-blocs selon des techniques incroyablement dynamiques et des méthodes bien organisées.

Et que faisons-nous? Nous persistons à conserver autant que possible la réglementation et le contrôle du transport des grains lorsque, ce matin même, un représentant de l'industrie du charbon nous a déclaré qu'on pouvait atteindre le même but avec moins de réglementation. Par conséquent, je ne crois pas qu'on réussisse à obtenir une partie des changements. Prenons par exemple tous les obstacles comme l'avis de sept mois nécessaire pour réduire un prix; le pays n'accepterait pas de tels empêchements s'il s'agissait du prix d'une autre denrée. Nous protégeons les compagnies céréalières grâce à un avis de sept mois. Il faut libérer l'esprit d'entreprise naturel de nos compagnies de silos et de chemins de fer pour atteindre ce but.

La dernière remarque que j'aimerais faire c'est que l'Ontario et toute la ceinture de production de maïs possèdent cette liberté d'interaction. Nous n'avons aucune possibilité d'interaction avec le Montana quant à l'orge et je crois que l'on gagnerait énormément en connaissances si l'orge pouvait librement traverser cette frontière.

Le président: Merci, monsieur Strickland. Merci, monsieur Thacker et merci à tous les autres membres du Comité.

[Texte]

Mr. Art Eckert (President, Alberta Soft White Spring Wheat Growers Association): Could I make an observation, Mr. Chairman?

The Chairman: Yes indeed.

Mr. Eckert: Thank you very much, Mr. Chairman. First of all, I would like to respond to Mr. Hargrave's comments regarding how we can stay in business.

It was not too long ago that we had a survey done on the farm; it was by a dear lady from Brooks who I know personally. She wanted to find out how many hours we worked. I realized initially that there was something wrong with the survey, so I was a little bit hesitant to respond to it. I said to the lady that I thought we were going to indict ourselves, regardless of how we responded to this survey. So with certain reservation, I said that we probably work 12, 14, 15 hours a day.

The Chairman: It sounds like committee work.

Mr. Eckert: The biggest part of it is irrigating in order to keep our farms viable. It was not six months after the completion of that survey that we heard a comment from Ottawa. It said there are 1.5 million Canadians that are working too many hours a day; they are taking opportunity away from the rest of the people who are unemployed. If I could use some of the unemployed on my farm, I think I would, because we work hard. We are over-efficient, so I think for us to ask for an efficient system in handling is only right and honourable.

I would also like to comment on my view of why the pools take such a strong position on paying the railroads. We need to recognize—and I do this carefully and reservedly—because in my observation the grain companies who offer the greatest amount of services to the Prairies are the ones who stand to lose the most. Simply stated, many of their facilities are in the wrong location and are outdated. By virtue of saying that, those grain companies who have the least amount of services in the field today stand to gain the most.

A case in point: we have probably six Alberta Wheat Pool elevators in our area; we have one United Grain Growers, and they almost let it go by the board. They have changed their attitude because we have started insisting on having a competitive grain system, even though they are both co-operatively funded and organized—I am members of both, incidentally. So presently the United Grain Growers in our area are looking at a 52-car spot facility. That will be the only one in our area. So we need to recognize what is happening.

I would like to draw your attention, fellow committee members here, to the fact that when you speak of expanded lists of eligible crops and products on the back page of this document, you include things that in my judgment are only partly taking care of the real issue. I would like to speak specifically to dehydrated alfalfa meal or pellet. In our area alone we process 50,000 tonnes of alfalfa into cubes. The biggest part of them go to Japan. We have to pay compensa-

[Traduction]

M. Art Eckert (président, Alberta Soft White Spring Wheat Growers Association): Pourrais-je faire une remarque, monsieur le président?

Le président: Oui bien sûr.

M. Eckert: Merci beaucoup, monsieur le président. J'aimerais tout d'abord répondre à M. Hargrave en expliquant comment on peut survivre.

Nous avons, il y a très peu de temps, collaboré à une enquête; une gentille dame de Brooks, que je connais personnellement, voulait savoir quelles étaient nos heures de travail. Dès le départ, j'ai constaté que cette enquête était quelque peu faussée alors j'hésitais à répondre. J'ai indiqué à cette dame que, peu importe notre façon de répondre, cette enquête nous mettait en accusation. Alors, avec une certaine réserve, j'ai répondu qu'on travaillait probablement 12, 14 et 15 heures par jour.

Le président: Cela ressemble aux heures de travail d'un comité.

M. Eckert: L'irrigation représente la plus grande partie de ce travail car elle est indispensable à la survie de nos fermes. Dans les six mois suivant la fin de cette enquête, on reçut des commentaires d'Ottawa. On disait que 1.5 million de Canadiens travaillaient un trop grand nombre d'heures par jour et supprimaient des occasions de travail pour les chômeurs. Si je pouvais employer des chômeurs sur ma ferme, je le ferais avec plaisir car nous travaillons très fort. Nous sommes super-efficaces et par conséquent je crois qu'il est juste et raisonnable pour nous de demander un système de manutention efficace.

J'aimerais aussi expliquer mon avis quant à la position des pools à l'égard des versements aux compagnies de chemins de fer. On doit reconnaître, et je le fais avec soin et réserve car selon mes constatations les compagnies céréalières qui offrent la plus grande quantité de services dans les Prairies sont celles qui subiraient les plus grandes pertes. La raison est très simple, la plupart de leurs installations sont mal situées et périmées. Par voie de conséquence, les compagnies céréalières qui offrent le moins de services dans le domaine aujourd'hui seraient celles qui réaliseraient les plus grands profits.

Prenons un exemple: dans notre région, il existe probablement six silos de l'*Alberta Wheat Pool*; il en existe un de la *United Grain Growers* et il est presque entièrement laissé au hasard. Les propriétaires de ce silo ont changé leur attitude car nous avons demandé instamment un système compétitif; ces deux entreprises sont organisées en coopérative et financées par la coopérative. Incidemment, je fais partie des deux. Donc, à l'heure actuelle, la *United Grain Growers* peut prévoir l'attribution d'un espace de 52 wagons qui sera le seul dans toute notre région. Il nous faut admettre ce qui se produit.

J'aimerais attirer l'attention de mes collègues membres de ce Comité sur le fait que lorsqu'à la dernière page de ce document on parle de listes enrichies de cultures et de produits admissibles, on traite d'éléments qui, à mon avis, ne résoudront qu'en partie le problème réel. Plus précisément, j'aimerais parler de la farine de luzerne déshydratée ou des boulettes de luzerne. Uniquement dans notre région, on transforme environ 50,000 tonne de luzerne en cubes dont la plus grande partie est

[Text]

tory rates. By this recommendation here, we will continue to do that. So there has to be something wrong with what you are doing. I say this respectfully, and thank you very much for the opportunity.

• 1910

The Chairman: Thank you, Mr. Eckert. Mr. Reid.

Mr. G. Reid: I would like to assure our members from Quebec that their presence here in Alberta, in the west, is appreciated and that I think we have a very common ground in that we as Canadians, all of us, can in no way condone an inefficient transportation handling system. We are a trading country. We have got to be able to compete in the world market. If we build systems that are not competitive, why, we will no longer be able to compete and we all lose, both in the west and Quebec.

The Chairman: Thank you very much, sir.

With that, I am going to adjourn the meeting until 8.00 p.m. tonight.

EVENING SITTING

Tuesday, August 2, 1983

• 2030

The Chairman: Under the rules of our committee, the committee can hear evidence without a quorum being present. Because of the heavy schedule we had today, I realize that we are somewhat late in commencing our evening session.

I apologize to the witnesses we have agreed to hear this evening for being late. However, I do want to reassure you that you will not lose time because of it, because we will continue beyond our 10.00 p.m. deadline to make sure that you are not shortchanged, so to speak, in time before the committee.

Therefore, I would call now to appear before the committee the representatives from The Canadian Chemical Producers' Association and Sultran Ltd.

For the benefit of our witnesses, I will explain briefly how we intend to proceed. I will call upon The Canadian Chemical Producers' Association, which is represented by Mr. J. M. Hay, Chairman of the Association and President of Dow Chemical Canada Inc., to introduce his colleagues and to make a brief opening statement.

I will then call upon Mr. K.D. Doyle, President of Sultran Ltd., to introduce his colleagues and make a brief opening statement. Following that, we will have questioning of the witnesses.

Mr. Benjamin: On a point of order, Mr. Chairman, do we have the chemical association's brief?

An hon. member: Yes, we do.

Mr. Benjamin: And do we have Sultran's brief?

[Translation]

exportée vers le Japon. Nous devons payer des taux de transport compensatoires et, en vertu de la présente recommandation, on devra continuer de le faire. Donc il me semble que vous faites fausse route. Je le dis bien respectueusement et j'aimerais vous remercier de m'avoir donné l'occasion de le faire.

Le président: Merci, monsieur Eckert. Monsieur Reid.

M. G. Reid: J'aimerais assurer à nos députés de Québec que leur présence ici en Alberta, dans l'Ouest, est appréciée et j'estime que nous avons beaucoup de points communs car nous tous, en tant que Canadiens, nous ne pouvons en aucune façon appuyer un système inefficace de gestion des transports. Nous sommes un pays commercial. Nous devons pouvoir soutenir la concurrence sur le marché mondial. Si nous bâtissons des systèmes qui ne sont pas concurrentiels, nous ne pourrions plus faire face à la concurrence et nous perdrons tous, à la fois dans l'Ouest et au Québec.

Le président: Je vous remercie beaucoup, monsieur.

Nous allons maintenant ajourner la séance jusqu'à 20h00 ce soir.

SÉANCE DU SOIR

Le mardi 2 août 1983

Le président: Selon les règles de notre comité, nous pouvons entendre les témoignages sans qu'il y ait un quorum. À cause du calendrier chargé que nous avons aujourd'hui, je sais que nous sommes quelque peu en retard pour la séance du soir.

Je prie les témoins que nous allons entendre ce soir de nous excuser de ce retard. Toutefois, je tiens à vous rassurer au sujet de la durée du témoignage car nous continuerons au-delà de 20h, heure limite, afin que vous ne soyez pas lésés, pour ainsi dire, au point de vue temps devant le Comité.

Je fais donc venir maintenant devant le Comité les représentants de l'Association canadienne des fabricants de produits chimiques et de Sultran Ltd.

J'expliquerai brièvement à l'intention de nos témoins notre façon de procéder. J'appellerai tout d'abord l'Association canadienne des fabricants de produits chimiques qui est représentée par M. J.M. Hay, président de l'Association et président de Dow Chemical Canada Inc., afin qu'il présente ses collègues et qu'il fasse une brève déclaration d'ouverture.

J'appellerai ensuite M. K.D. Doyle, président de Sultran Ltd., afin qu'il présente ses collègues et qu'il fasse une brève déclaration d'ouverture. Après cela, nous pourrions poser des questions aux témoins.

M. Benjamin: Une question de règlement. Monsieur le président, avons-nous le mémoire de l'Association?

Un député: Oui, nous l'avons.

M. Benjamin: Et avons-nous le mémoire de la compagnie Sultran?

[Texte]

The Chairman: The Sultran brief is not in the binder. The chemical producers' brief is in the binder.

Mr. Benjamin: Oh, yes, I found it.

The Chairman: Sultran has advised the committee that they sent a brief to us, so I can only assume that it was lost somewhere between the sender and the receiver. I understand we cannot even blame the Post Office this time.

I guess we will not blame anyone, but I would ask Sultran if they have additional copies of their brief to make them available and we will try to get photocopies of them as quickly as possible for the members of the committee.

Having said that, welcome, Mr. Hay, to the committee. Would you introduce your colleagues, please, and make your opening statement?

Mr. J. M. Hay (Chairman, CCPA Board of Directors, President, Dow Chemical Canada Inc., Sarnia, Ontario): Thank you very much for allowing us to be here and talk to you this evening. I would like to introduce the people that are here from the industry with me: Mr. Dennis Champ, Vice-President and General Manager, Chemicals, Union Carbide Canada Limited; Mr. W. L. Canniff, an Executive Director in The Canadian Chemical Producers' Association; Mr. Ian Brownlie, Plant Manager of the Celanese Canada Inc. plant here in Edmonton; and Dr. John Sutherland, Executive Vice-President, Alberta Gas Ethylene Company Ltd.

We represent The Canadian Chemical Producers' Association which is a group of companies that together makes about 85% of the industrial chemicals manufactured in Canada. We appreciate an opportunity to talk . . .

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, can the noise level be reduced here?

The Chairman: Excuse me just a minute, Mr. Hay.

May I ask that the noise level in the room be reduced, because it is difficult not only for members of the committee to hear but for those in the audience as well. I would ask you, please, to show just a bit of courtesy for the speaker at the moment.

Mr. Hay: We are here representing a major industry, particularly here in western Canada, that is directly dependent on the rail structure between here and the west coast for the export of a major portion of our production.

We are a relatively recent addition to the western economy. Our investment in Canada has been about \$1 billion a year over the last seven years, and since 1976 the investment of this industry in western Canada has grown from several hundred million to now, I think, close to \$4 billion.

That industry is based upon moving the products from Alberta, particularly, to the west coast and to our customers

[Traduction]

Le président: Le mémoire de Sultran n'est pas dans le dossier. Le mémoire des fabricants de produits chimiques se trouve dans le dossier.

M. Benjamin: Oh oui, je l'ai trouvé.

Le président: Sultran a informé le Comité que le mémoire nous a été transmis; je dois donc supposer qu'il a été perdu quelque part entre l'expéditeur et le destinataire. Je pense que cette fois nous ne pouvons même pas rejeter la faute sur les Postes.

J'imagine que nous ne blâmerons personne, mais j'aimerais demander à Sultran de nous faire parvenir des exemplaires du mémoire qui sont en leur possession et nous essayerons de les photocopier aussi vite que possible pour les membres du Comité.

Et maintenant, nous vous souhaitons la bienvenue, M. Hay. Voulez-vous présenter vos collègues, s'il vous plaît, et faire votre déclaration d'ouverture?

M. J.M. Hay (président du Conseil d'administration de l'Association canadienne des fabricants de produits chimiques et président de Dow Chemical Canada Inc., Sarnia, Ontario): Je vous remercie beaucoup de nous avoir permis d'être ici et de vous parler ce soir. J'aimerais vous présenter les personnes qui travaillent dans l'industrie chimique et qui sont ici avec moi: M. Dennis Champ, vice-président et directeur général, Produits chimiques, Union Carbide Canada Limited; M. W.L. Canniff, directeur administratif de l'Association canadienne des fabricants de produits chimiques; M. Ian Brownlie, directeur de l'établissement de Celanese Canada Inc. ici à Edmonton et Dr. John Sutherland, vice-président administratif, Alberta Gas Ethylene Company Ltd.

Nous représentons l'Association canadienne des fabricants de produits chimiques, soit un groupe de compagnies qui ensemble, fabriquent environ 85 p. 100 des produits chimiques au Canada. Nous sommes heureux de pouvoir parler . . .

M. Benjamin: Monsieur le président, est-il possible de baisser le niveau du bruit ici?

Le président: Excusez-moi un instant, monsieur Hay.

Puis-je demander que le niveau du bruit soit réduit dans cette salle car il est difficile d'entendre ce qui se dit, non seulement pour les membres du Comité mais également pour l'auditoire. Je vous demanderais, s'il vous plaît, de montrer un peu de courtoisie envers la personne qui parle en ce moment.

M. Hay: Nous représentons une industrie importante, particulièrement ici à l'ouest du Canada, industrie qui dépend directement de la structure ferroviaire entre ici et la côte ouest pour l'exportation d'une partie importante de notre production.

Nous représentons un ajout relativement récent à l'économie de l'Ouest. Notre investissement au Canada a été d'environ \$1 milliard par année les sept dernières années et, depuis 1976, l'investissement de cette industrie dans l'ouest du Canada s'est élevé de plusieurs centaines de millions à, je pense de 4 milliards de dollars.

Cette industrie est fondée sur le transport des produits de l'Alberta, particulièrement vers la côte ouest et vers nos clients

[Text]

overseas. Of course, the cost of that movement is important to us, but the reliability and availability of that movement is even more important.

We exported about \$700 million worth of product in 1980. In 1985 we expect to export about \$1 billion worth of product in the export market. If the growth continues, based on the plentiful natural gas in western Canada, we expect that export to be in the order of \$2 billion to \$3 billion by 1990.

There are two particular things about our industry that are important to the consideration of this group. We are based on natural gas and will represent in 1984 about 20% of the domestic market for gas in Canada.

Secondly, our industry is capital-intensive and the usual life of a project, from conception and commercial negotiation through government approvals and so on to construction startup, is about five years. So the kinds of projects that we are working on today in our industry will be realized in Alberta in the 1988 to 1990 period. It is in that period that we recognize or we understand that there would be a rail problem.

As an industry, we are here to support the efforts of this group of people and the government in finding an answer to the rail capacity problem to the west coast. That is basically why we have come to talk to you. We appreciate the opportunity to be here tonight.

The Chairman: Thank you, Mr. Hay. That is what I call being brief.

I would now call upon Mr. K.D. Doyle, President of Sultran Ltd., to make a brief opening statement and to introduce his colleagues.

Mr. William Tett (Vice-President, Sultran Ltd.): I am sorry, Mr. Doyle was called away unexpectedly today and I am here in his place.

The Chairman: Oh, I am sorry.

Mr. Tett: I understand you did not receive our brief, which we sent by courier on July 20. When I am through this evening perhaps I can leave the one copy I have so that you can reproduce it for the committee.

• 2040

The Chairman: Thank you, Mr. Tett. I suggest you call the courier, because we double-checked and we did not have it.

Mr. Tett: I will certainly do that.

Since you did not get the brief, I am wondering what approach might be appropriate. Should I read the brief—it is a relatively short one—or should I summarize it?

The Chairman: I think, under the circumstances, you should read your brief.

[Translation]

d'outre-mer. Bien entendu, le coût de ce transport est important pour nous, mais la fiabilité et la disponibilité sont encore plus importantes.

Nous avons exporté environ 700 millions de dollars de produits en 1980. En 1985, nous pensons exporter environ 1 milliard de dollars de produits dans le marché des exportations. Si la croissance se poursuit, grâce à l'abondance du gaz naturel dans l'ouest du Canada, nous pensons que nos exportations seront de l'ordre de 2 milliards à 3 milliards de dollars en 1990.

Il y a deux facteurs en particulier dans notre industrie qui sont pris en considération par ce groupe. Notre fondement, c'est le gaz naturel et nous représenterons en 1984 environ 20 p. 100 du marché interne du gaz au Canada.

Ensuite, notre industrie repose sur l'intensité capitalistique et la durée habituelle d'un projet, à partir du moment de la conception et des négociations commerciales jusqu'à l'approbation du gouvernement et au début de la construction, est d'environ cinq ans. Ainsi, les genres de projets sur lesquels nous travaillons en ce moment dans l'industrie seront accomplis en Alberta dans les années 1988 à 1990. C'est au cours de cette période que nous croyons savoir qu'il y aura un problème ferroviaire.

En tant qu'industrie, nous sommes ici pour soutenir les efforts de ce groupe de gens et du gouvernement afin de trouver une réponse aux problèmes de la capacité ferroviaire et du transport vers la côte ouest. C'est essentiellement la raison pour laquelle nous sommes venus vous parler. Nous sommes heureux d'en avoir eu l'occasion ce soir.

Le président: Merci, monsieur Hay. C'est ce que j'appelle être bref.

Je demanderais maintenant à M. K.D. Doyle, président de Sultran Ltd., de faire une brève déclaration d'ouverture et de présenter ses collègues.

M. William Tett (vice-président, Sultran Ltd.): Je suis désolé, M. Doyle a été rappelé à l'improviste aujourd'hui et je suis ici à sa place.

Le président: Oh, je suis désolé.

M. Tett: Si j'ai bien compris, vous n'avez pas reçu notre mémoire qui a été expédié par courrier le 20 juillet. À la fin de la soirée, je pourrai peut-être vous laisser le seul exemplaire que j'ai afin que vous le fassiez reproduire pour le Comité.

Le président: Merci, monsieur Tett. Je propose d'appeler le messenger parce que nous avons vérifié de nouveau et nous ne l'avons pas.

M. Tett: Je vais le faire tout de suite.

Puisque vous n'avez pas eu l'exposé, je me demande ce qu'il convient de faire. Dois-je lire l'exposé—il s'agit d'un exposé relativement court—ou dois-je le résumer?

Le président: J'estime que, dans les circonstances, vous devriez lire votre exposé.

[Texte]

Mr. Benjamin: How long is it?

Mr. Tett: About five minutes.

Mr. Benjamin: Go ahead.

The Chairman: Proceed please, Mr. Tett.

Mr. Tett: The economic growth anticipated in western Canada in the next decade will raise railway traffic volumes well above present capacity limits. Substantial volume increases are expected in coal, sulphur, forest products, petrochemicals, potash, intermodal traffic and grain.

CN and CP Rail forecast a need for about \$16 billion in capacity-related expenditures over the decade. Under the present circumstances, the railways will be unable to obtain this large amount of capital from earnings, largely as a result of losses incurred in transporting grain at statutory rates.

After extensive consultation, study and debate about required changes to western Canada's rail system, the federal government has tabled Bill C-155. The proposed legislation would increase the railway's ability to obtain the capital required for expansion by raising rail revenues on grain more in line with cost.

Sultran Ltd. considers it important to the future economic wellbeing of Canada that the railways receive compensation from all segments of their traffic which will be sufficient to maintain efficient operations. Additional rail capacity will require considerable lead time to put in place, so it is essential to pass the proposed legislation in 1983. Failure to do so will delay needed expansion and will constrain future deliveries of all export commodities, including grain.

Canada is the largest sulphur exporting country in the world. The accumulated block inventory of over 15 million metric tonnes and established in-ground sulphur reserves of 300 million tonnes, as determined by the Alberta Energy Resources Conservation Board, along with production from existing gas fields, will allow Canada to continue to maintain a strong position in world sulphur markets throughout this century.

Sultran Ltd. is a transportation and logistics service company owned by the Canadian sulphur industry in western Canada. Sultran arranges for transportation and other logistic services for offshore export sulphur.

In 1982, 4.5 million metric tonnes were delivered by rail to tidewater for export. In addition, the Canadian industry delivered by rail to U.S. customers an additional 1.5 million tonnes, for a total export of 6 million. This represents about \$700 million in export sales and contributed to Canada's trade balance, and employment as well for several hundred Canadians.

[Traduction]

M. Benjamin: Combien de temps dure-t-il?

M. Tett: Environ cinq minutes.

M. Benjamin: Allez-y.

Le président: Commencez, monsieur Tett.

M. Tett: La croissance économique prévue dans l'ouest du Canada au cours de la prochaine décennie accroîtra le volume de la circulation ferroviaire bien au-delà des limites actuelles de capacité. On prévoit des augmentations de volume substantielles dans le domaine du charbon, du soufre, des produits forestiers, des produits pétrochimiques, de la potasse, du transport par divers moyens et des céréales.

CN et CP les sociétés de chemin de fer prévoient des dépenses de l'ordre d'environ \$16 milliards associées à la capacité, au cours de la décennie. Dans les circonstances actuelles elles seront incapables de tirer cet important montant de capital de leurs gains, en grande partie en raison des pertes occasionnées par le transport des céréales à des taux statutaires.

Après de nombreuses consultations, études et discussions au sujet des changements requis dans le réseau de l'ouest du Canada, le gouvernement fédéral a déposé le projet de loi C-155. La loi envisagée augmenterait les possibilités des sociétés ferroviaires d'obtenir le capital nécessaire à l'expansion en tirant du transport des céréales par chemin de fer des revenus plus en accord avec les coûts.

Sultran Ltd. estime qu'il est important pour le bien-être économique futur du Canada, que les sociétés ferroviaires reçoivent, pour tous les secteurs de leur trafic une rémunération suffisante pour maintenir une exploitation efficace. Pour accroître la capacité par chemin de fer, il faudra prévoir une longue planification de sorte qu'il est essentiel d'adopter le projet de loi proposé en 1983. Si cela n'est pas fait, il y aura un retard dans l'expansion nécessaire et cela entravera les livraisons futures de tous les produits d'exportation, y compris des céréales.

Le Canada est le plus grand exportateur de soufre au monde. L'inventaire global accumulé de plus de 15 millions de tonnes métriques et les réserves souterraines de soufre établies à 300 millions de tonnes, selon l'*Alberta Energy Resources Conservation Board*, ainsi que la production des champs de gaz existants, permettront au Canada de continuer à maintenir une position forte sur les marchés mondiaux de soufre au cours du siècle actuel.

Sultran Ltd. est une société de transport et de services logistiques que détient l'industrie du soufre canadien dans l'Ouest du pays. Sultran organise le transport et offre d'autres services logistiques dans le domaine du soufre d'exportation au large des côtes.

En 1982, on a livré par chemin de fer jusqu'au bord de la mer, 4,5 millions de tonnes métriques de marchandises destinées à l'exportation. En outre, l'industrie canadienne a livré par chemin de fer à des clients américains 1,5 millions de tonnes, pour un total d'exportation de 6 millions. Cela représente environ 700 millions de dollars de ventes d'exporta-

[Text]

Sulphur plants in western Canada are located, on average, 1,200 kilometres from tidewater at Vancouver, and much further than that from U.S. markets. Volumes and distances cause the movement of sulphur to be totally dependent on the rail transportation system. A strong and healthy railway system with the financial capability to provide adequate rail capacity to meet the needs of its shippers is essential to the future economic help of the Canadian sulphur industry and, indeed, of western Canada.

The current export demand for sulphur has declined from 7.2 million tonnes in 1981 to about 6 million tonnes in 1982 as a result of the global recession. This export demand is expected to rise to about 8 million tonnes by 1985, and will likely be sustained at about this level through the balance of the decade.

All of this is predicated on available rail capacity being in place to meet the overall demands that will be made through the 1980s by all commodities, including grain, coal, potash and forest products.

In spite of the long distances to tidewater from sulphur production plants, the industry has been able to build a world reputation as a reliable supplier. This is due in good measure to the availability of adequate railway capacity not only to handle the volumes tendered but also to cope with the strains put on the rail system by severe winter storms, mudslides, bridge outages and the like, which are normal hazards of a Canadian winter and mountain climate.

It is vital to have a reliable rail transport system capable of handling the projected future volumes of all commodities. The continued success of the Canadian sulphur industry is dependent on this, as a congested rail system and rationing of rail capacity would seriously damage the Canadian industry's ability to market in the highly competitive international markets.

On the subject of rail rates. It has been well established, we believe, that the fixed rates at which Canadian railways carry grain are well below variable costs. Because grain comprises such a large percentage of rail freight traffic, the inadequate revenues received from hauling grain are therefore undermining the financial viability of the railways. If the railways are to raise expansion capital, they must receive equitable compensation from all commodities.

The freight rates per tonne mile paid by Sultran are five to six times, on average, higher than statutory grain rates. As well, the sulphur rates are based on cost-efficient solid train movement, which means that the spread between sulphur and grain rates is even greater than it might appear.

[Translation]

tion et contribue à la balance commerciale du Canada, et à l'emploi de plusieurs centaines de Canadiens.

Les usines de production de soufre dans l'ouest du Canada sont situées, en moyenne à 1,200 kilomètres de la mer à Vancouver, et beaucoup plus loin que celles des marchés américains. En raison des volumes et des distances, les mouvements du soufre sont totalement tributaires du réseau de transport ferroviaire. Un réseau ferroviaire fort et sain avec des possibilités financières servant à fournir une capacité de transport par chemin de fer susceptible de répondre aux besoins de ses expéditeurs est essentiel à l'aide économique future de l'industrie du soufre canadienne et, par conséquent, de l'ouest du Canada.

La demande actuelle d'exportation de soufre est passée de 7.2 millions de tonnes en 1981 à environ 6 millions de tonnes en 1982 par suite de la récession générale. On s'attend à ce que cette demande d'exportation augmente pour passer à environ 8 millions de tonnes d'ici 1985 et à ce qu'elle se maintienne à ce niveau pendant le reste de la décennie.

Tout cela est fondé sur une capacité de transport ferroviaire susceptible de répondre à la demande générale se rapportant, dans les années 80, à toutes les marchandises, y compris les céréales, le charbon, la potasse et les produits forestiers.

Malgré les longues distances à parvourir depuis les usines de production de soufre jusqu'à la mer, l'industrie a réussi à se faire une réputation mondiale de fournisseur fiable. Cela est dû en grande partie à la disponibilité d'une capacité ferroviaire appropriée non seulement pour traiter les volumes faisant l'objet de la demande, mais également pour surmonter les difficultés auxquelles doit faire face le réseau ferroviaire en raison d'un hiver rigoureux, des glissements de terrain, de la fermeture des ponts et autres entraves de même nature qui constituent des risques normaux d'un hiver canadien et d'un climat alpin.

Il est capital d'avoir un réseau de transport ferroviaire fiable capable de faire face aux volumes envisagés pour tous les produits. Le succès continu de l'industrie du soufre canadienne en dépend; un réseau ferroviaire congestionné et une capacité de transport limitée nuiraient considérablement à la possibilité de l'industrie canadienne de s'incorporer aux marchés internationaux hautement concurrentiels.

Au sujet des taux du transport par chemin de fer. Nous croyons qu'il a été bien établi que les taux fixes auxquels les sociétés ferroviaires canadiennes transportent les céréales sont bien inférieurs aux coûts variables. Parce que l'exploitation des céréales entraîne un grand pourcentage de trafic de fret par chemin de fer, les revenus insuffisants tirés du transport des céréales par chemin de fer mettent par conséquent en péril la viabilité financière des sociétés ferroviaires. Si celles-ci doivent augmenter leur capital d'expansion, elles doivent recevoir une rémunération équitable pour tous leurs produits.

Les taux de fret par tonne-mille payés par Sultran sont de cinq à six fois supérieurs, en moyenne, aux taux céréaliers statutaires. Ainsi, les taux relatifs au soufre sont fondés sur les activités d'un réseau ferroviaire rentable, ce qui signifie que

[Texte]

Sulphur export rates between 1970 and 1982 have been increased by more than 360%, which far exceeds the increase of the consumer price index in the same period.

The selling price of export sulphur is largely determined by strong foreign competition from many countries. Notwithstanding Canada's important position in world markets, increases in rail rates and other costs cannot be automatically passed on to buyers. For the future, sulphur will only be able to bear reasonable rate escalation based on rail cost changes relative to sulphur movements.

In summary, the capital necessary to continue capacity expansion of the railroads in western Canada must be made available in the interests of the prosperity of the country as a whole. This is not just a grain problem or a farm problem. It is an economic problem for the whole country.

The legislation proposed in Bill C-155 is a reasonable start to this end, and Sultran urges this committee and Parliament to get on with the job. The alternative would be to deny Canada's export industries and farmers the expanded delivery system, without which the economies of all these sectors will be stifled.

Thank you.

The Chairman: Thank you very much, Mr. Tett.

We will now go to questioning, starting with Mr. Neil, followed by Mr. Benjamin, followed by Mr. Tardif, and I will take other names.

Mr. Mazankowski: I am first.

The Chairman: Oh, you are first. I am sorry, Mr. Mazankowski. Mr. Neil is second, for the Conservatives.

Mr. Mazankowski: I would like to ask both witnesses whether, as a result of the limitations to rail capacity, they have lost any sales or deferred any shipments or lost any customers as a result of their inability to move their product to tidewater?

Mr. Hay: You are speaking as of today?

Mr. Mazankowski: As of today.

Mr. Hay: I think it would be hard to say we have done that although we have . . .

The Chairman: Before you answer, Mr. Hay, I would like to advise members that I know these things—if your ear exterior is made like mine, these things are extremely uncomfortable. We are supposed to be getting the plastic loops, but in the meantime we will have to put up with what we have.

All right, Mr. Hay. Sorry for the interruption.

[Traduction]

l'écart entre les taux relatifs au soufre et ceux des céréales est encore plus grand qu'il ne semble.

Entre 1970 et 1982, les taux d'exportation du soufre ont augmenté de plus de 360 p.100, ce qui dépasse largement l'augmentation de l'indice des prix à la consommation pour la même période.

Le prix de vente du soufre d'exportation est en grande partie déterminé par une forte concurrence de nombreux pays. Nonobstant la position importante du Canada sur les marchés mondiaux, les augmentations des taux des chemins de fer ainsi que d'autres coûts ne peuvent être automatiquement épongés par les acheteurs. Dans l'avenir, l'industrie du soufre ne pourra supporter qu'une augmentation de taux raisonnable fondée sur les modifications du coût du transport par chemin de fer relativement aux mouvements du soufre.

En résumé, le capital nécessaire pour continuer l'expansion de capacité des sociétés de chemin de fer dans l'ouest du Canada doit être rendu disponible dans l'intérêt de la prospérité du pays tout entier. Il ne s'agit pas seulement d'un problème céréalier ni d'un problème agricole, il s'agit d'un problème économique pour tout le pays.

La législation proposée dans le projet de loi C-155 est un début raisonnable vers cet objectif et Sultran prie instamment le Comité et le Parlement de continuer en ce sens. Dans le cas contraire, cela reviendrait à refuser aux industries d'exportation et aux agriculteurs canadiens un réseau de livraison accru, sans lequel l'économie de tous ces secteurs serait brimée.

Merci.

Le président: Merci bien, monsieur Tett.

Nous passerons maintenant aux questions en commençant par M. Neil suivi de M. Benjamin et de M. Tardif et j'inscrirai également d'autres noms.

M. Mazankowski: Je suis le premier.

Le président: Ah, vous êtes le premier, je suis désolé, monsieur Mazankowski. M. Neil est deuxième, pour les conservateurs.

M. Mazankowski: J'aimerais demander aux deux témoins si, par suite des limites de la capacité ferroviaire, ils ont perdu des ventes ou retardé des livraisons ou perdu des clients en raison de leur incapacité de transporter leurs produits jusqu'à la mer?

M. Hay: Vous voulez dire jusqu'à maintenant?

M. Mazankowski: Jusqu'à maintenant.

M. Hay: Je crois qu'il serait difficile de dire que tel est le cas, bien que nous ayons . . .

Le président: Avant que vous ne répondiez, monsieur Hay, je souhaiterais dire à tous les membres que je connais ces choses—si votre oreille externe est faite comme la mienne, ces choses sont extrêmement inconfortables. Nous sommes supposés obtenir des accessoires de plastique, mais entre temps nous devons nous contenter de ce que nous avons.

Très bien, monsieur Hay, je suis désolé de l'interruption.

[Text]

Mr. Hay: I think I can only answer for our own company. It is reflected more in turnarounds. I do not think we could say that we had lost a particular sale to date. I think I would ask the other members here whether, in their case, they had.

We have had difficulties from time to time, but no, I would not say that. In fact, though, our customers who are governments and companies in other countries around the world have expressed a great deal of concern about the capacity of the rail system, the potential problems. They have not seen it.

Mr. Mazankowski: In other words, it is an anticipated problem?

Mr. Hay: That is right. With the growth in our industry and the other industries that we see, we understand that there is a problem and have heard about and read about and studied the plans to expand the lines.

• 2050

Mr. Mazankowski: Well, I presume that you have taken into account the recession and the fact that the Conference Board of Canada has said that while there has been a turnaround, it may be short-lived and it may peak and fall again. I am not attempting to deny the fact that you need that capacity. I guess what I am really trying to pinpoint is the urgency of the question as it now stands. You support this legislation because you sense in it that the producers of grain, both through the increase in their contribution to the freight rate and the federal government subsidy, will be contributing more to the system. I guess what we are really after is when do you foresee this breakdown in capacity that we have heard so much about?

Mr. Hay: I think it is our understanding that it might be five years from now. I made a point in my early remarks that the kind of planning cycle we are in to invest in our own industry—which are big chips, one at a time—takes a long time to put together commercially and in the physical hardware sense. So we are looking at the eighty-seventh and ninetieth timeframes for investments today, and we are faced with all those same decisions about future markets. They had recessions going up and down in making that, but that is part of the game we are in. We would like to feel that the railroads had a plan based on their best estimate of the future. That is I guess what we expect to do ourselves.

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, one of the arguments for maintaining a very low freight rate for the movement of grain is the unique characteristic of Canada's export grain as a very important and major commodity, both in terms of spin-off benefits, in terms of contribution to foreign exchange, and the fact that it really reflects the well-being of 150,000 family farms. It does have a tremendous spin-off benefit. We support

[Translation]

M. Hay: J'estime ne pouvoir répondre que pour notre propre société. Cela s'est manifesté surtout par des volte-face. Je ne pense pas que nous puissions dire que nous avons perdu une vente particulière jusqu'à maintenant. J'estime qu'il faudrait demander aux autres membres ici présents que tel est le cas pour leur société.

Nous avons eu des difficultés de temps à autre mais non je ne peux pas dire que tel est le cas. En réalité, par contre, nos clients qui sont des sociétés gouvernementales dans d'autres pays, partout au monde, ont exprimé beaucoup de préoccupations au sujet de la capacité du réseau ferroviaire et des problèmes évenuels. Ils ne les ont pas encore eus.

M. Mazankowski: En d'autres mots, il s'agit d'un problème envisagé?

M. Hay: C'est exact. Compte tenu de la croissance de notre industrie et des autres industries, nous croyons qu'il y a un problème, nous en avons entendu parler et nous avons lu sur le sujet; nous avons également étudié des plans visant à accroître les lignes.

M. Mazankowski: Bien, je suppose que vous avez tenu compte de la récession et du fait que le *Conference Board of Canada* a déclaré que bien qu'il y ait eu un volte-face, il peut être de courte durée et il peut y avoir encore des points culminants et des chutes. Je n'essaie pas de nier le fait que vous avez besoin de cette capacité. Ce que j'essaie de connaître, c'est l'urgence de la question, à l'heure actuelle. Vous appuyez ce projet de loi parce que vous avez l'impression que grâce à lui, les producteurs céréaliers, tant par l'augmentation de leur contribution aux taux de fret que par les subventions du gouvernement fédéral, apporteront une plus grande contribution au système. Je pense que ce que nous désirons vraiment savoir c'est quand vous prévoyez cette détérioration de la capacité dont nous avons tant entendu parler?

M. Hay: J'estime que, selon nos prévisions, elle se produira dans cinq ans. Au cours de mes observations précédentes, j'ai fait remarquer que le genre de cycle de planification que nous devons adopter dans notre propre industrie (ce qui représente des étapes considérables, une à la fois) est long à mettre sur pied commercialement et matériellement. Par conséquent, nous comptons tirer profit de nos investissements actuels en quatre-vingt-sept et quatre-vingt-dix et nous devons faire face à ces mêmes décisions au sujet des marchés futurs. Ils ont dû tenir compte des fluctuations de la récession, mais cela fait partie du jeu. Nous aimerions penser que les sociétés de chemin de fer ont un plan fondé sur leur meilleure estimation possible de l'avenir. C'est je crois ce que nous prévoyons faire nous-mêmes.

M. Mazankowski: Monsieur le président, un des arguments en faveur du maintien d'un taux de fret très peu élevé pour le transport des céréales est la caractéristique particulière des céréales d'exportation canadiennes c'est-à-dire qu'elles constituent un produit très important voire capital, tant du point de vue des avantages secondaires, que de celui de la contribution au commerce extérieur, en plus du fait qu'il s'agit en réalité du bien-être de 150,000 familles d'agriculteurs. Il

[Texte]

that freight rate because export grain is really a very major national asset.

To give us some comparison in terms of contribution to the economy, could you give us some idea as to what kind of spin-off benefit in terms of dollars generated for every dollar of export sales that generates in return? In the case of the export of wheat, it is presumed that every dollar of wheat that is exported generates some \$4 to \$5 worth of economic activity. In the case of your industry, the chemical industry, could you give us some comparative figures—and also for the sulphur industry—so we could get some fix on it?

Mr. Hay: I will ask some other people to speak here, but I would say to start with that our industry sales are about \$9 billion. Our exports this year are probably in the order of \$1 billion, and you can compare that to wheat. We are not really comparing ourselves to wheat. We recognize the agricultural base of the west.

Mr. Mazankowski: We are dealing with a grain bill, though, and that is why we have to compare.

Mr. Hay: But there is a part of this bill that has to do with capacity and reflects back into the economy; we are kind of all in that together. I think we can put data together that shows the spin-off in terms of the results of capital investment, the utilization and upgrading of natural resources, particularly gas, which is a real opportunity for western Canada, an increase in export dollars from, say, \$1 billion to—it depends again on that economy you were talking about—\$2 billion to \$3.5 billion in 1990.

Mr. Mazankowski: But in terms of a multiplier effect, a spin-off benefit occurring back to the nation as a whole.

Mr. Hay: Yes. Well, you can take the petrochemical production, and depending on the product you pick, but if you use a plastic, you can take the number of people employed in our industry and multiply them by 5 or 6. So we are getting to 150,000 jobs from the 30,000 high technology jobs in the immediate petrochemical industry within Canada.

Mr. Mazankowski: What about the sulphur industry?

Mr. Tett: I cannot give you a specific relationship on that. It simply means, though, that if we cannot deliver all of the product that we want to, the royalties and taxes are not collected on the products that are not shipped, employees are not employed for goods that cannot be produced, foreign currency earnings are not made, and ultimately capital expenditures are not made in consequence. There is obviously a spill-over effect; the precise arithmetic I cannot explain to you.

Mr. Mazankowski: Have you . . .

[Traduction]

offre un avantage secondaire spectaculaire. Nous appuyons ce taux de fret parce que les céréales d'exportation constituent vraiment un bien national très important.

Pour nous donner un point de repère quant à sa contribution à l'économie, pourriez-vous nous donner une idée du genre d'avantages secondaires, en termes de dollars générés, pour chaque dollar de vente d'exportation, qu'il génère en retour? Dans le cas de l'exportation du blé, l'on suppose que chaque dollar de blé exporté produit quelques 4 à 5 dollars d'activité économique. Dans le cas de votre industrie, l'industrie des produits chimiques, pouvez-vous nous donner certains chiffres comparatifs (et également pour l'industrie du soufre) de sorte que nous puissions avoir une idée du sujet?

M. Hay: Je demanderais à d'autres personnes de se prononcer là-dessus, mais j'aimerais dire pour commencer que les ventes dans notre industrie se chiffrent à environ 9 milliards de dollars. Cette année, nos exportations seront probablement de l'ordre de un milliard et vous pouvez les comparer à celles du blé. Nous ne comparons pas vraiment notre industrie à celle du blé. Nous reconnaissons la base agricole de l'Ouest.

M. Mazankowski: Par contre, le projet de loi porte sur les céréales et c'est pourquoi nous devons comparer.

M. Hay: Mais une partie de ce projet de loi traite de la capacité et aura des répercussions sur l'économie; nous y participons tous plus ou moins. J'estime que nous pouvons rassembler des données qui montrent un avantage secondaire dans le sens des résultats d'un investissement de capital, de l'utilisation et de la mise en valeur des ressources naturelles, particulièrement du gaz, ce qui représente un avantage réel pour l'Ouest du Canada, une augmentation en dollars d'exportation qui passera, disons, de un milliard à (cela est également fonction de l'économie dont nous parlons) entre deux et 3.5 milliards en 1990.

M. Mazankowski: Mais pour ce qui est d'un effet multiplicateur, d'un avantage secondaire profitant à la nation dans son ensemble.

M. Hay: Oui. Bien, vous prenez la production pétrochimique et, selon le produit que vous choisissez, si vous utilisez une matière plastique, vous pouvez prendre un certain nombre de personnes employées dans notre industrie et le multiplier par 5 ou 6. De sorte que nous obtenons 150,000 emplois à partir de 30,000 emplois de techniciens avancés dans l'industrie pétrochimique immédiate, au Canada.

M. Mazankowski: Qu'en est-il de l'industrie du soufre?

M. Tett: Je ne peux vous donner de chiffres précis sur ce sujet. Cela signifie simplement par conséquent que si nous ne pouvons livrer toute la production que nous souhaitons livrer, il n'y a pas de redevances ni de taxes sur des produits qui ne sont pas expédiés, les employés ne travaillent pas sur des marchandises qui ne peuvent être produites, il n'y a pas d'entrée de devises étrangères et en dernier lieu, il n'y a pas de dépenses de capital. Il y a de toute évidence un effet de débordement; je ne peux vous l'expliquer en chiffres précis.

M. Mazankowski: Est-ce que . . .

[Text]

The Chairman: Just a minute, Mr. Mazankowski. I just want to advise Mr. Hay and Mr. Tett that if they wish to call on anyone else to answer a question, please feel free to do so.

Mr. Mazankowski: Just one final question, Mr. Chairman: Have you in the sulphur industry lost any sales or had any sales deferred or have any sales been in jeopardy as a result of your inability to deliver or lack of capacity heretofore?

Mr. Tett: The only consequence to date has been cost through delays. In the peak year of 1981 we experienced a change in average train cycle from something like 7 and a half days to 11 days as a consequence of increasing congestion on the rail lines. We did not lose any sales as a consequence of that. The concern is for the future. No one can predict with any precision what the total export output of this country will be in the future. There have been enough studies made to indicate that the railways think they are going to have a problem if exports rise to a certain level. We should not wait until it is a crisis in order to deal with that issue.

Mr. Mazankowski: Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you, Mr. Mazankowski. Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, I note on page 3 of the brief of the Chemical Producers' Association:

Expansion of the western rail capacity has been delayed due to the mounting losses by the railways, largely due to the handling of grain. These losses have severely reduced the ability of the railways to invest in expanding facilities.

I would like to ask, then: Does the Chemical Producers' Association or does Sultran lay the blame for this lack of capacity on the handling of grain on the grain producers and the Crow rate?

Mr. Tett: The consequence of inadequate revenues for products handled is the reason the railroads are not able to generate enough cash internally or have balance sheets that will permit them to borrow in the debt markets. It is a fact that grain has not been contributing in revenues anything like the cost of hauling it. I do not believe that is a matter of dispute at this point in time. So the answer to your question, Mr. Benjamin, would be that grain has not contributed an adequate amount of revenue toward the cost of hauling that product.

Mr. Benjamin: You have not answered my question, but what is your answer?

Mr. Hay: Well, your question was who is to blame. I do not think we are in a position to judge the whole situation you are working here. I think we are bringing our evidence about our industry and our use of the railroad. That is really our position—not to suggest the complex issue and how you would

[Translation]

Le président: Un instant, monsieur Mazankowski. Je souhaite simplement informer messieurs Hay et Tett que s'ils veulent appeler quelqu'un d'autre pour répondre à une question, ils sont invités à le faire.

M. Mazankowski: Une dernière question, monsieur le président: avez-vous, dans l'industrie du soufre, perdu des ventes ou des ventes ont-elles été retardées ou mises en mauvaise posture par suite de votre impossibilité d'assurer la livraison ou par manque de capacité?

M. Tett: La seule conséquence jusqu'à maintenant a été des coûts provoqués par des retards. Au cours de l'année de pointe 1981, nous avons connu une modification du cycle ferroviaire moyen qui est passé d'environ 7 jours et demi à 11 jours, par suite d'une congestion accrue des lignes. Mais cela n'a entraîné aucune perte de ventes. Notre préoccupation porte sur l'avenir. Personne ne peut prédire avec précision qu'elle sera la production totale des produits d'exportation de ce pays dans l'avenir. Il y a eu suffisamment d'études qui ont indiqué que les sociétés ferroviaires estiment qu'elles auront un problème si les exportations atteignent un certain niveau. Nous ne devons pas attendre d'être en état de crise pour régler cette question.

M. Mazankowski: Merci, monsieur le président.

Le président: Merci, monsieur Mazankowski. Monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Monsieur le président, je remarque à la page 3 de l'exposé de l'Association des producteurs de produits chimiques ce qui suit:

L'expansion de la capacité ferroviaire de l'Ouest a été retardée en raison des pertes croissantes des sociétés ferroviaires en grande partie dues à la manutention des céréales. Ces pertes ont considérablement réduit la possibilité des sociétés ferroviaires d'investir dans des installations accrues.

J'aimerais alors demander si l'Association des producteurs de produits chimiques ou Sultran font porter le blâme pour ce manque de capacité de manutention des céréales sur les producteurs céréaliers et sur les tarifs du Nid-de-Corbeau?

M. Tett: La conséquence des recettes inappropriées pour les produits manutentionnés constitue la raison pour laquelle les sociétés ferroviaires ne peuvent produire suffisamment d'espèces de façon interne ou avoir des bilans qui leur permettent d'emprunter par émissions d'obligations. Il est certain que les céréales n'ont pas généré, même de loin, autant de recettes que le coût de leur transport. Je ne crois pas qu'il s'agisse là d'un sujet controversé à l'heure actuelle. De sorte que pour répondre à votre question, monsieur Benjamin, je dirais que les céréales n'ont pas rapporté des revenus correspondant au coût de leur transport.

M. Benjamin: Vous n'avez pas répondu à ma question, mais quelle est votre réponse?

M. Hay: Eh bien, vous demandiez sur qui doit porter le blâme. Je ne crois pas que nous soyons en mesure de juger toute la situation telle qu'elle nous est présentée ici. Je pense que nous apportons certains renseignements concernant notre industrie et notre utilisation du chemin de fer. Voilà vraiment

[Texte]

resolve it, but to give you the information about our particular industry and our use of the railroads.

Mr. Benjamin: Did your industry take into account what has been given to the railroads, both by taxpayers and grain producers, in previous years? You can go back 100 years if you want, but even in the previous 20 years, did your industry take into account the contribution made by grain producers and taxpayers in terms of the funds provided for the railroads for keeping their facilities up to date?

Also, did you take into account that the railroads pleaded poverty on capital available to invest in Canada in the same year that they were both prepared to invest \$430 million into buying up bankrupt railway lines in the United States? Did you take those kinds of things into account when you were considering the railroad capacity in Canada?

Mr. Hay: No. In the case of the brief to be presented here, we are talking about how we get from where we are today to where we would like to be to support the industry that we are representing here to you.

• 2100

Mr. Benjamin: Did you take into account that the investment for the railways for 1983 and for next year will be substantially less than what they invested in 1980-1981 under the Crow rate, and that what they propose to invest now, in 1983, includes the funds provided by the government? Did you take that into account?

Mr. Hay: I do not claim that we are as expert as yourself in that. We have looked at the matter of how we are to evaluate the rail system in the future, and our question really is not on a kind of hand-to-mouth kind of future. We need something more substantive which has, let me say, more planning in it. How the funds should be distributed and provided, I do not think is meant to be a part of this brief. We have deliberately said so.

Mr. Benjamin: In other words, you did not take into account, for example, that since 1970 the two railroads have been given \$1.6 billion by grain producers, provincial governments, Canadian Wheat Board, the federal government? You did not take that into account in the railroads' proposition about their poverty and about their lack of investment capital?

Mr. Hay: The only railroad data we have used is the line capacity, and there is adequate data to show where that line capacity binds in certain timeframes with a certain forecast of the future.

Mr. Benjamin: On line capacity, the railroads compute it by tonne miles, which assumes that you haul one tonne from a sulphur plant in southern Alberta or a chemical plant some-

[Traduction]

notre position. Nous ne sommes pas là pour traiter de cette question compliquée ni de la façon dont elle doit être résolue, mais pour donner des renseignements au sujet de notre industrie et de l'utilisation que nous faisons du chemin de fer.

M. Benjamin: Votre industrie a-t-elle tenu compte de la contribution apportée aux chemins de fer tant par les contribuables que par les producteurs de céréales au cours des années précédentes? Vous pouvez revenir 100 ans en arrière si vous le souhaitez, mais même au cours des deux dernières décennies, votre industrie a-t-elle tenu compte de la contribution faite par les producteurs de céréales et les contribuables en termes de fonds servant aux sociétés ferroviaires à maintenir leurs installations en bon état?

En outre, avez-vous tenu compte du fait que les sociétés ferroviaires se sont déclarées totalement démunies de capitaux à investir au Canada pendant la même année au cours de laquelle elles se préparaient à investir 430 millions de dollars dans l'achat d'un réseau ferroviaire en faillite aux États-Unis? Avez-vous pris ces choses en considération lorsque vous avez étudié la capacité du transport ferroviaire au Canada?

M. Hay: Non. Dans le cas de l'exposé présenté ici, nous parlons de la façon dont nous passerons de notre situation actuelle à celle dans laquelle nous aimerions nous trouver pour soutenir l'industrie que nous représentons ici.

M. Benjamin: Avez-vous tenu compte du fait que l'investissement pour les chemins de fer en 1983 et l'année suivante sera substantiellement inférieur à l'investissement en 1980-1981 en vertu du tarif du Nid-de-Corbeau et que ce qu'ils se proposent d'investir maintenant en 1983, comprend les fonds fournis par le gouvernement? Avez-vous tenu compte de cela?

M. Hay: Je ne prétends pas que nous soyons aussi experts que vous dans ce domaine. Nous nous sommes demandé comment nous allions évaluer le système ferroviaire à l'avenir et ce n'est pas à court terme que nous nous posons des questions. Nous avons besoin de quelque chose qui est plus substantiel et qui est, je dirais, plus planifié. Je ne crois pas que la répartition et l'origine des fonds soient censées faire l'objet du présent mémoire. Nous l'avons dit délibérément.

M. Benjamin: En d'autres termes, vous n'avez pas tenu compte du fait, par exemple, que depuis 1970, les deux compagnies ferroviaires ont reçu 1.6 milliard de dollars des producteurs de céréales, des gouvernements provinciaux, de la Commission canadienne du blé, du gouvernement fédéral? Vous n'avez pas tenu compte de cela dans l'affirmation des compagnies ferroviaires au sujet de leur pauvreté et de leur manque de capital à investir?

M. Hay: La seule information ferroviaire que nous avons utilisée est la capacité de la voie, et il existe des données suffisantes pour nous indiquer où cette capacité de la voie impose ses contraintes dans certaines périodes au sujet de certaines prévisions.

M. Benjamin: Au sujet de la capacité des voies, les compagnies ferroviaires la calculent en milles-tonnes, ce qui suppose que vous transportez une tonne d'une usine de soufre dans le

[Text]

where else in Alberta—one tonne at a time to Vancouver. On freight tonne miles, on car tonne miles, and on freight train miles, the picture is entirely different. I do not know of any locomotive which hauls only one tonne to Vancouver. Do you accept this tonne-miles nonsense put forward by the railroads all these years?

Mr. Hay: It is an index like any index; there are lots of indexes we use. I think the key is to understand their source.

Mr. Benjamin: Yes; well then, do you accept their tonne-mile sync? You do not consider car miles or train miles?

Mr. Hay: We accept the index.

Mr. Benjamin: Whose index?

Mr. Hay: The index as they have calculated it.

Mr. Benjamin: That is the railroad's index.

Mr. Hay: The loads on the railroad.

Mr. Benjamin: Well, you are even more naive than I am. I will ask you a question on this matter of congested rail system. Prior to the depression we have had lately, there were record volumes moved of all commodities—grain, potash, coal, you name it. Record volumes. Now I cannot understand this crisis that we are supposedly faced by all those who do not grow grain. None of you fellows grow any wheat that I know of. Now this crisis of record volumes of movements or a crisis of a congested rail system, in face of record movements—and it does not matter how you count it, tonne miles, car miles, train miles . . . where do you get the nerve to advise us as to what is the best for the grain farmers?

Mr. Hay: We are advising you that, in our opinion, we are going to surpass previous peaks, particularly in the western Canada economy. We know that we are going to do that in our industry because we are building it today. It will come on stream in 1984 and 1985. So we know we are doing it in our industry, and we have the same indications from other industries that they are building.

Mr. Benjamin: Well, I was happy to see that you . . .

Mr. Hay: We do not expect to be flat for the rest of . . . you know . . .

Mr. Benjamin: No, no; neither do the grain producers. But this bill leaves them flat. I am glad to hear one of you say that this is not just a grain problem; it is a problem of transportation . . .

Mr. Hay: That is correct.

Mr. Benjamin: —which is a misnomer on the bill. The grain producers are picked out as the villains in the piece, and it is a

[Translation]

sud de l'Alberta ou d'une usine de produits chimiques ailleurs en Alberta—une tonne à la fois vers Vancouver. En milles-tonne de fret, en milles-tonne de wagons de marchandises, et en milles-train de fret, la situation est entièrement différente. À ma connaissance, il n'y a aucune locomotive qui transporte seulement une tonne vers Vancouver. Acceptez-vous cette aberration des milles-tonne utilisée par les compagnies ferroviaires depuis des années?

M. Hay: C'est un indice comme tout indice; nous utilisons beaucoup d'indices. Je pense qu'il s'agit de comprendre leur source.

M. Benjamin: D'accord; alors donc, acceptez-vous leur indice milles-tonne? Vous ne teniez pas compte des milles-wagon ou des milles-train?

M. Hay: Nous acceptons l'indice.

M. Benjamin: L'indice de qui?

M. Hay: L'indice comme ils le calculent.

M. Benjamin: C'est-à-dire l'indice des compagnies ferroviaires.

M. Hay: Les charges ferroviaires.

M. Benjamin: Eh bien, vous êtes encore plus naïf que moi. Je vais vous poser une question au sujet du système ferroviaire congestionné. Avant la dépression que nous avons connue récemment, on a transporté des volumes records de toutes les marchandises—céréales, potasse, charbon, tout ce que vous voulez. Des volumes records. Je ne peux pas comprendre cette crise à laquelle nous faisons supposément face, selon tous ceux qui ne cultivent pas de céréales. Que je sache, personne d'entre vous ne cultive de blé. Et cette crise de volumes records de marchandises transportées ou une crise d'un système ferroviaire congestionné, face aux transports records peu importe la façon dont vous l'exprimez en milles-tonne, en milles-wagon, en milles-train—comment avez-vous le culot de nous dire ce qui convient le mieux aux producteurs céréaliers?

M. Hay: Nous vous prévenons que, à notre avis, nous allons dépasser les sommets précédents, particulièrement dans l'économie de l'Ouest du Canada. Nous savons que c'est ce qui va nous arriver dans notre industrie, parce que nous le préparons aujourd'hui. Cela se produira massivement en 1984 et 1985. Nous savons donc que nous la préparons dans notre industrie et nous recevons les mêmes indications de la part d'autres industries.

M. Benjamin: Eh bien, je suis heureux de constater que vous . . .

M. Hay: Nous ne prévoyons pas être à sec pour le reste de . . . vous savez . . .

M. Benjamin: Non, non, les producteurs céréaliers non plus. Mais ce projet de loi les met à sec. Je suis heureux d'entendre l'un d'entre vous dire qu'il ne s'agit pas seulement d'un problème de céréales, c'est un problème de transport . . .

M. Hay: C'est exact.

M. Benjamin: . . . en conséquence, le titre du projet de loi n'est pas approprié. Les producteurs céréaliers y sont désignés

[Texte]

transportation problem for all commodities. I am glad to hear my colleague from Vegreville say that we support the Crow freight rate, and I hope he will repeat that quite a few more times and reconcile that with 80-80. But do you recognize . . .

Mr. Mazankowski: I do not know where you got that.

Mr. Benjamin: I wrote you down word for word, Maz, while you were talking. Do you take into account in your organization that the nation as a whole benefits from things like grain exports, chemical exports, sulphur exports, that they earn foreign exchange and whatnot? Did you take into account our geography and our climate, distances to markets and the kind of competitive we have?

Mr. Hay: Yes.

Mr. Benjamin: Would you agree then that the nation as a whole should share in the cost of moving all these commodities which means providing capital investment for the railroads over and above whatever the users pay?

Mr. Hay: I really have to say this, though, which is that my company by itself pays in domestic freight one third of all the costs paid to ship grain. So there is a difference, and there is a need for addressing this issue. How you address it, we really have not got in our brief and have not claimed expertise for. We all have opinions. I grew up in Saskatchewan; I have an opinion. Everybody has got an opinion. But we are not expressing that opinion because we are not experts in the matter.

Mr. Benjamin: Are you saying then that under this bill grain producers should pay anywhere from 35% to 75% of the price of their product as a cost to the freight charges? With barley at \$2.25 a bushel under this bill, the grain producer will pay \$1 or \$1.20 a bushel. Now are you saying that that is the kind of proportion they should pay, but not you?

Mr. Hay: We are really here to address simply the capacity issue. And we hope you will deal with this bill in such a fashion that we will be able to finance the additional capital into the railroads that we need in order to deliver all these products. As you said, it is a transportation problem.

Mr. Benjamin: Then you are not blaming this on grain producers.

Mr. Hay: No.

Mr. Benjamin: Good. That is a help.

The Chairman: Thank you. Mr. Tardif.

M. Tardif: Merci, monsieur le président.

Je désire tout d'abord vous remercier et vous féliciter d'avoir bien voulu comparaître devant ce Comité. Vu la position que vous adoptez, vous auriez très bien pu refuser notre invitation à comparaître devant le Comité, ce qui aurait été très malheureux, à mon sens. Le projet de loi C-155 en est un qui aura sûrement des effets sur l'agriculture, mais c'est également un

[Traduction]

comme les méchants, alors qu'il s'agit d'un problème de transport de tous les genres de marchandises. Je suis heureux d'entendre mon collègue de Vegreville dire que nous appuyons le tarif du Nid-de-Corbeau et j'espère qu'il répétera cela quelques autres fois et qu'il fera accorder cela avec le 80-80. Mais reconnaissez-vous . . .

M. Mazankowski: Je ne sais pas où vous avez pris ça.

M. Benjamin: J'ai pris en note mot pour mot ce que vous avez dit, Maz. Tenez-vous compte dans votre organisation que le pays dans son ensemble profite de choses comme les exportations de céréales, les exportations de produits chimiques, les exportations de soufre, qu'elles nous procurent des devises et bien d'autres choses? Avez-vous tenu compte de notre géographie et de notre climat, des distances jusqu'aux marchés et du type de concurrence que nous avons?

M. Hay: Oui.

M. Benjamin: Diriez-vous donc que tout le pays devrait partager le coût du transport de ces marchandises, ce qui suppose des investissements en capital des compagnies ferroviaires en plus de ce que les utilisateurs paient?

M. Hay: Il faut toutefois vraiment que je mentionne que ma compagnie paie elle-même en transport intérieur un tiers de tous les coûts payés pour expédier des céréales. Il y a donc une différence, et il faut s'occuper de cette question. La manière de s'en occuper, nous n'en parlons pas dans notre mémoire et nous ne prétendons pas être experts en cette matière. Nous avons tous nos opinions. J'ai grandi en Saskatchewan; j'ai mon opinion. Tout le monde a son opinion parce que nous ne sommes pas des experts en la matière.

M. Benjamin: Est-ce que vous dites qu'en vertu de ce projet de loi, les producteurs de céréales devraient payer de 35 à 75 p. 100 du prix de leur produit en coûts de transport? Alors que l'orge est à \$2.25 le boisseau en vertu de ce projet de loi, le producteur céréalier paiera \$1 ou \$1.20 par boisseau. Est-ce que vous dites que c'est le type de proportion qu'ils devraient payer, mais pas vous?

M. Hay: Nous sommes ici pour nous occuper simplement de la question de la capacité. Nous espérons que vous vous occuperez de ce projet de loi de telle façon que nous puissions financer le capital supplémentaire des compagnies ferroviaires dont nous avons besoin afin de livrer tous ces produits. Comme vous l'avez dit, il s'agit d'un problème de transport.

M. Benjamin: Vous ne rejetez donc pas la faute sur les producteurs céréaliers.

M. Hay: Non.

M. Benjamin: Bien. C'est une bonne chose.

Le président: Merci. Monsieur Tardif.

Mr. Tardif: Thank you, Mr. Chairman.

First, I would like to thank you and congratulate you for accepting to appear before this Committee. Considering the position you have taken, you could very well have declined our invitation to appear before the Committee, which would have been very unfortunate, in my view. Bill C-155 will certainly have an impact on agriculture, but it is also a bill which will

[Text]

projet de loi qui aura des conséquences extrêmement importantes sur la politique du transport en général. Votre intervention à ce niveau-là m'apparaît extrêmement positive et je vous en remercie!

Je voudrais maintenant adresser ma première question au président de l'Association canadienne des fabricants de produits chimiques. Vous avez fait état du fait que votre industrie avait des problèmes au moment présent. Seriez-vous en mesure d'élaborer quelque peu sur la nature des problèmes auxquels vous devez faire face actuellement?

Mr. Hay: I am not clear about the problems. Is there something specific?

M. Tardif: Si j'ai bien saisi le sens de votre exposé plus tôt, vous avez dit que le système de transport qui existait à l'heure actuelle retardait votre expansion et vous occasionnait certains problèmes. J'aimerais avoir vos commentaires de façon plus explicite concernant les problèmes auxquels vous devez faire face.

Mr. Hay: Our problems today are based on looking at the planning for our industry in the five years ahead of us, and in trying to organize our investment and to recognize that our customers overseas depend on us delivering regular and reliable chemicals to their markets. That is our problem, fundamentally. Have you any other comment, sir?

• 2110

M. Tardif: Pouvez-vous nous dire quel montant votre Association a versé en frais de transport l'an dernier?

Mr. Hay: I do not believe we have that added up from all the companies. But I can tell you about my own company, Dow Chemical; I have looked at data there. Last year, the total domestic freight for our company was \$60 million. Our investment in rail cars and terminals is about \$200 million. Is that the question? Other people here would have other numbers.

M. Tardif: Cela répond très bien à ma question. Toutefois, il me serait plus facile d'en reconnaître l'importance si on connaissait le chiffre d'affaires de votre entreprise comparativement aux coûts.

Mr. Hay: Wilbert Canniff may have a multiplier that we use within the industry.

Mr. W.L. Canniff (Assistant to the President, and Director, Special Projects, Canadian Chemical Producers' Association): The total industry is about \$9 billion. If Mr. Hay's company, Dow, is \$1 billion, you could probably multiply it by about nine for the shipping costs or transportation costs for the whole industry.

Mr. Hay: That would be the total domestic cost.

[Translation]

have a substantial effect on the transportation policy as a whole. Your intervention at that level is, I feel, extremely positive, and I thank you for it!

I would now like to direct my first question to the President of the Canadian Chemical Producers' Association. You mentioned the fact that your industry had problems at the present time. Could you explain the nature of the problems you are presently facing?

M. Hay: Je n'ai pas bien compris les problèmes. Y a-t-il quelque chose de particulier?

Mr. Tardif: If I did understand correctly your earlier statement, you said that the present transportation system is slowing your development and is causing you certain problems. I would like you to comment more explicitly on the problems which you have to face.

M. Hay: Nos problèmes d'aujourd'hui consistent à examiner la planification de notre secteur pour les cinq années à venir et à essayer d'organiser notre investissement et de reconnaître que nos clients outre-mer dépendent de nos livraisons régulières de produits chimiques fiables sur leurs marchés. Voilà essentiellement notre problème. Avez-vous d'autres remarques, monsieur?

Mr. Tardif: Can you tell us the amount your association paid in transportation fees last year?

M. Hay: Je ne crois pas que nous ayons fait le total pour toutes les sociétés, mais je peux vous renseigner au sujet de la société pour laquelle je travaille, Uow Chemical. J'ai examiné les données. L'an dernier, notre société a déboursé soixante millions de dollars au total pour le transport intérieur de marchandises. Nous avons investi environ deux cents millions de dollars en wagons et en gares. Est-ce que cela répond à votre question? Les autres représentants vous donneraient d'autres chiffres.

Mr. Tardif: That answers my question very well. However, it would be easier for me to grasp the significance of these amounts if I knew your company's sales figures in relation to costs.

M. Hay: Wilbert Canniff connaît peut-être le multiplicateur utilisé dans l'industrie.

M. W.L. Canniff (adjoint au président et directeur des projets spéciaux de l'Association canadienne des fabricants de produits chimiques): Le montant total pour notre industrie est d'environ neuf milliards de dollars. Si le montant est de un milliard pour Dow, la société pour laquelle M. Hay travaille vous pouvez multiplier ce montant par neuf pour obtenir les coûts d'expédition ou de transport pour l'ensemble de l'industrie.

M. Hay: Ce montant correspondrait au coût total pour le transport intérieur.

[Texte]

Mr. Canniff: That is what is paid in Canada for shipments in Canada.

M. Tardif: Vous avez dit, il y a quelques instants, que vous appuyiez ou approuviez d'une certaine façon l'initiative proposée par le projet de loi C-155. Dois-je comprendre que vous vous êtes penché sur le fait que les paiements soient faits soit aux chemins de fer, soit aux producteurs, ou qu'une formule mixte serait préférable? Est-ce que vous avez des commentaires à formuler sur cet aspect du projet de loi C-155?

Mr. Hay: No, not in this area. We do not really believe we are expert in how the payments or the money should flow back to the railroads.

M. Tardif: Si nous adoptions..., mais ceci n'est qu'une hypothèse..., donc, si nous adoptions une espèce de moratoire et que l'on maintenait la situation telle qu'elle existe présentement, quels seraient les principaux problèmes auxquels vous devriez faire face pour une période de deux, trois ou quatre ans?

Mr. Hay: I will take that. Maybe some other people would also like to respond. I think our investment plans and planning for the future would be restricted until we could convince our customers that we would be able to deliver additional chemicals through a non-expanding rail system.

Mr. Tett: Perhaps I could comment on that too, if I might. We have the belief, based on the data which has been produced over the last two years, that, absent rail expansion, sulphur would not be able to move in the volumes that will be offered over the next decade. It simply means that a part of the sulphur industry would be strangled. That would result in loss of revenue, loss of jobs, loss of foreign exchange, and all the other factors that are associated with it.

If one were seriously to ask the railroads to continue without additional compensation for grain, it would be much like asking a farmer if he would be willing to accept the farm level income of the 1920's to finance his farm today and depend on the federal government to pay the difference at its discretion. I wonder if many farmers would be too keen to do that.

Secondly, I wonder if farmers would be willing to continue losing sales of grain, just to keep an antiquated grain handling and transportation system. I suspect, again, the answer would be no. What we are really talking about is adequate compensation so that we all can benefit from the needed extra capacity.

Thank you.

M. Tardif: Je vous remercie.

A la lumière de votre dernier commentaire, suite à une question de M. Mazankowski, vous n'avez pas affirmé avoir

[Traduction]

M. Canniff: C'est le montant déboursé au Canada pour le transport de marchandises au Canada.

Mr. Tardif: A few moments ago, you said you support or approve, to a certain extent, the measures proposed in Bill C-155. Am I to understand that you have looked into the fact that payments are to be made either to the railways or the producers or that a mixed formula would be preferable? Have you any comments to make on this aspect of Bill C-155?

M. Hay: Non, pas à ce sujet. Nous ne nous estimons pas suffisamment spécialisés pour nous prononcer sur la manière dont les paiements ou les fonds devraient être versés aux sociétés ferroviaires.

Mr. Tardiff: If we decided, but this only a hypothesis, if we decided to impose a kind of moratorium and maintain the status quo, what would be the major problems you would have to face over a period of two, three or four years?

M. Hay: Je vais répondre à cette question, mais d'autres personnes aimeraient peut-être y répondre aussi. Je crois que nos projets d'investissement et nos plans pour l'avenir seraient restreints jusqu'à ce que nous puissions convaincre nos clients que nous serions en mesure de livrer des quantités supplémentaires de produits chimiques au moyen d'un réseau ferroviaire non élargi.

M. Tett: Si vous le permettez, j'aimerais aussi dire quelque chose à ce sujet. D'après les données accumulées au cours des deux dernières années, nous croyons qu'il serait impossible, sans l'expansion du réseau ferroviaire, de transporter le soufre en aussi grandes quantités que cette expansion nous permettrait d'anticiper au cours de la prochaine décennie. Cela revient à dire qu'une partie de l'industrie du soufre n'aurait plus d'avenir. Il en résulterait une perte de revenus, d'emplois, de change et de tous les autres facteurs connexes.

Si l'on songeait sérieusement à demander aux sociétés ferroviaires de renoncer à une indemnisation supplémentaire pour le transport du grain, ce serait comme demander à un agriculteur s'il accepterait de gagner le revenu agricole des années vingt pour financer son exploitation agricole actuelle et d'attendre que le gouvernement fédéral paie la différence à sa discrétion. Je me demande si beaucoup d'agriculteurs accepteraient cette situation avec grand enthousiasme.

En outre, je me demande si les agriculteurs seraient disposés à continuer de perdre des revenus de la vente de grain uniquement pour conserver un réseau vétuste de manutention et de transport du grain. Je soupçonne encore une fois que la réponse serait non. Il s'agit ici de déterminer un mode d'indemnisation convenable qui permettra à tous de bénéficier de la capacité accrue de transport dont nous avons besoin.

Merci.

Mr. Tardif: Thank you.

In your last remark in answer to a question by Mr. Mazankowski, you did not state that you had lost any clients or

[Text]

perdu des clients ou des commandes. Si je m'en reporte à votre dernier commentaire, il semblerait que si on avait été mieux équipé, mieux structuré, vous auriez pu développer vos entreprises de façon beaucoup plus intéressante qu'elles ne le sont présentement. Ai-je bien compris votre dernier commentaire?

Mr. Hay: I am sorry if I did not state it clearly. It is our perception that we have lost money in terms of delays in the rail system. However, it has not cost sales to this point in time. Our concern is that, once the railroad gets to a point of disability, we will all pay the penalties we do not wish to face in terms of inability to deliver our goods and therefore our lost sales. That is what I meant. It is the future.

Le président: Ce sera votre dernière question, monsieur Tardif.

M. Tardif: Dois-je comprendre que si l'on avait été mieux équipé, en termes de services ferroviaires, que votre entreprise aurait connu un développement plus intéressant?

Mr. Hay: Not the chemical industry, I do not think, not to date. It would be a danger if nothing were increased in capacity and we were faced with a growth of other commodities. Of course, we would all face the same problems.

M. Tardif: *Merci.*

The Chairman: Do you wish to respond, Mr. Tett?

Mr. Tett: No.

The Chairman: Oh, thank you. *Merci, monsieur Tardif.* Mr. Neil.

Mr. Neil: Thank you, Mr. Chairman. I gather both witnesses are concerned primarily for the best and most efficient transportation system for all users. Is this correct?

Mr. Hay: Yes.

Mr. Neil: I am wondering whether you have any recommendations with respect to the payment of the Crow benefit. Should it go to the railways, or should it go to the producers?

Mr. Hay: We have no such recommendations.

Mr. Neil: Mr. Hay, you mentioned that . . .

The Chairman: Wait a minute, please. I think Mr. Tett wanted to answer your last question.

Mr. Tett: Yes, I think conceptually the payments would be best in the hands of the producer. By putting it there, we would ultimately allow the producer to select the most cost efficient delivery system for his needs. This thought was certainly mentioned in the Gilson Report. It is now part of some of the changing views of the farm community and the so-called 80-80 program, the ultimate concept being that the farmer himself should be the man who can decide whether he

[Translation]

orders. If I refer to your last statement, it seems that if we had been better equipped or better organized, you could have developed your companies in a more profitable manner than is actually the case. Did I understand you correctly?

M. Hay: Je m'excuse de ne pas m'être exprimé clairement. Nous sommes d'avis que nous avons perdu des revenus en raison de retards attribuables au réseau ferroviaire. Jusqu'à maintenant, toutefois, il ne s'agit pas de pertes en termes de ventes. Nous nous inquiétons du fait que lorsque la capacité de transport du réseau ferroviaire aura été dépassée, nous serons tous obligés de faire face aux désavantages que nous voulons éviter: impossibilité de livrer nos marchandises et, par conséquent, ventes perdues. Voilà ce que je voulais dire. Il faut songer à l'avenir.

The Chairman: This will be your last question, Mr. Tardif.

Mr. Tardif: Am I to understand that if we had been better equipped in terms of railway services, your company would have experienced better growth?

M. Hay: Pas l'industrie chimique, je ne crois pas, pas jusqu'à maintenant. Il y aurait un danger si aucune mesure n'était prise pour accroître la capacité de transport et si nous devions faire face à une croissance des autres produits. Bien sûr, nous aurions tous à faire face aux mêmes problèmes.

Mr. Tardiff: Thank you.

Le président: Désirez-vous ajouter quelque chose monsieur Tett?

M. Tett: Non.

Le président: Bien, merci. *Thank you, Mr. Tardif.* Monsieur Neil.

M. Neil: Merci, monsieur le président. Je crois comprendre que ces deux témoins s'intéressent surtout à l'établissement d'un réseau de transport qui soit le meilleur et le plus efficace pour tous. Ai-je bien compris?

M. Hay: Oui.

M. Neil: Auriez-vous quelques recommandations à faire au sujet du paiement de la subvention du Nid-de-Crobeau? Devrait-elle être versée aux sociétés ferroviaires ou aux producteurs?

M. Hay: Nous n'avons rien à recommander à ce sujet.

M. Neil: Monsieur Hay, vous avez souligné que..

Le président: Un instant s'il vous plaît. Je crois que M. Tett voulait répondre à votre dernière question.

M. Tett: Oui, je crois que, théoriquement, il serait préférable de verser l'argent aux producteurs. Ce faisant nous permettrions aux producteurs de choisir le moyen de transport le plus rentable en fonction de ses besoins. Ce point de vue certainement a été souligné dans le rapport Gilson. Il a été adopté par plusieurs membres de la collectivité agricole dont l'optique change et il a été intégré au programme 80-80, le principe fondamental étant que c'est à l'agriculteur lui-même

[Texte]

is going to truck it, rail it, where he is going to truck it, whether he is going to sell it for export grain, or whether he is going to sell it for feed.

Mr. Neil: Now, Mr. Hay, you mentioned something about owning cars. Do all of your members own the cars they are using for the transportation of the product?

Mr. Hay: Well, you can ask them. We do.

Mr. Canniff: Basically, in the chemical industry, there are no tank cars available from the railways. The tank cars must be provided by the shipper, whether they are purchased or leased.

Mr. Benjamin: They are leased for a lot of years.

Mr. Canniff: Yes, they are, for a lot of years, Mr. Benjamin.

Mr. Tett: Sultran owns about 50% of the carrying capacity for sulphur.

Mr. Neil: I wonder, Mr. Hay, if you could give us a ballpark figure of the freight rate as a percentage of the selling price of your product.

Mr. Hay: The prices vary over a wide range, depending on whether you are mean the cost to destination or just the freight rate through the Rockies. The rates the industry pays . . . Our average rate, for our company, is around 3.7¢ per tonne-mile.

The price of these materials can vary quite widely, from 10¢ to 15¢ a pound, to 50¢ to 60¢ a pound. Maybe some other people would care to comment on their own freight.

• 2120

Mr. Neil: I would be interested in knowing what the freight rate is as a percentage of the price you sell for.

Mr. Hay: That can vary from 15% to 30%.

Mr. Tett: In the case of sulphur it is approximate 30%.

Mr. Neil: About 30%.

The Chairman: Does any other witness wish to speak for his own company in answer to that question?

Mr. Brownlie: In our situation, it would be on the lower end of that scale. We are talking in the 15% to 20% range.

Mr. Neil: So you supply the cars . . . and then you would pay that freight rate on top of that?

Mr. Dennis Champ (Vice-President and General Manager, Chemicals, Union Carbide Canada Ltd., Toronto, Ont.): That is correct.

Mr. Neil: If this bill goes through, do you anticipate that as a result of the change in the Crow you will have a lower freight rate for your products?

[Traduction]

de décider s'il va transporter son grain par route ou par rail, de choisir où il sera transporté par camion, de déterminer s'il le vendra pour être exporté ou transformé en provendes.

M. Neil: Monsieur Hay, vous avez mentionné le fait d'être propriétaire de wagons. Tous vos membres sont-ils propriétaires de wagons qu'ils utilisent pour transporter leurs produits?

M. Hay: Vous devriez le leur demander. Dans notre cas, la réponse est oui.

M. Canniff: Dans l'industrie chimique, essentiellement, les wagons-citernes ne sont pas fournis par les sociétés ferroviaires. L'expéditeur doit fournir les wagons-citernes, qu'il les ait achetés ou loués.

M. Benjamin: Ils sont loués pour de nombreuses années.

M. Canniff: Oui, monsieur Benjamin, pour de nombreuses années.

M. Tett: Sultran détient environ 50 p. 100 de la capacité de transport du soufre.

M. Neil: Monsieur Hay, je me demande si vous pourriez nous donner une idée approximative du tarif de transport exprimé en pourcentage du prix de vente de votre produit.

M. Hay: La gamme de prix est très vaste selon qu'il s'agit du coût de transport à destination ou simplement du tarif de transport au-delà des Rocheuses. Les tarifs payés dans l'industrie . . . le tarif moyen, pour notre société, est d'environ 3.7c. par tonne-mille.

Le prix de ces produits peut varier beaucoup entre \$0.10 à \$0.15 la livre et \$0.50 à \$0.60 la livre. Peut-être que d'autres personnes aimeraient parler de leurs propres tarifs de transport.

M. Neil: J'aimerais savoir quel est le taux de fret en pourcentage de votre prix de vente.

M. Hay: Cela peut varier entre 15 et 30 p. 100.

M. Tett: Dans le cas du soufre, il est de l'ordre de 30 p. 100.

M. Neil: Environ 30 p. 100.

Le président: Y a-t-il un autre témoin qui, en réponse à cette question, souhaite parler au nom de son entreprise?

M. Brownlie: En ce qui nous concerne, le pourcentage se situerait au bas de cette échelle, c'est-à-dire entre 15 et 20 p. 100.

M. Neil: Donc, vous fournissez les wagons . . . puis vous payez ce tarif de transport par dessus le marché?

M. Dennis Champ (vice-président et directeur général, Produits chimiques, Union Carbide Canada Ltd., Toronto (Ontario)): C'est exact.

M. Neil: Si ce projet de loi est adopté, prévoyez-vous que, par suite des modifications qui seraient apportées au tarif du Nid-de-Corbeau, vous bénéficiez d'un taux de transport inférieur pour vos produits?

[Text]

Mr. Hay: In getting together to respond that has not been the incentive of our association being here, no. I think we might see a somewhat slower growth in the rate increase.

Mr. Neil: You would see in the future that the acceleration of the rate of growth of your freight rate would be less than it would be without any change?

Mr. Hay: I, too, would expect a more efficient transportation system, but our real objective in coming before you people was to talk about capacity.

Mr. Neil: I would assume that if we end up with a more efficient transportation system all users will benefit as a result of that because with efficiency come lower costs.

Thank you very much.

The Chairman: Thank you, Mr. Neil. Mr. Loiselle.

Mr. Loiselle: Thank you, Mr. Chairman. Mr. Hay, to pursue in the line of Mr. Mazankowski, just to give an example or an idea of the contribution of your sector in the Canadian economy, the \$9 billion of your sales... If it were sold as raw material, is it true that the value added by the chemical industry varies between \$3 and \$27 per unit of the raw material that you process?

Mr. Hay: Yes. Again, I would like the other people to comment. It depends how far down the chain of processing you take it, but I think those kinds of numbers are reasonable. If you go all the way to plastic made into a shower curtain or something, you have a tremendous multiplier.

Mr. Loiselle: Could you tell us where is the market for the increase of your production in Alberta? It is not in Canada...

Mr. Hay: Everybody has different ones, but I will suggest the United States, which is different and may not all be shipped through the direction we are talking about here, overseas in Japan and the northern rim and China, I think, and southeast Asia. Those would be the principal target markets for Alberta-produced...

Mr. Loiselle: In terms of the percentage, is it more important to the United States or overseas?

Mr. Hay: I think in terms of our growth overseas probably will be larger. In terms of our history to date, it is about 50-50.

Mr. J.P. Sutherland (Executive Vice-President, Alberta Gas Ethylene Co. Ltd.): If I could just add to that, I think during the last few years we have gone from shipping 70% to the U.S. down to just over 50% today.

Mr. Loiselle: 50%?

[Translation]

M. Hay: Faire front commun pour réagir, tel n'est pas le but des membres de notre association en se présentant ici, non. À mon avis, le taux de croissance pourrait progresser à un rythme un peu plus lent.

M. Neil: Il y aurait, selon vous, dans l'avenir, une accélération moins prononcée du taux de croissance de votre tarif de transport que s'il n'y avait aucune modification?

M. Hay: Moi aussi, de fait, je m'attendrais à un réseau de transport plus efficace, mais l'objet réel de notre présence devant le Comité était de parler de capacité.

M. Neil: Je suppose qu'en fin de compte s'il y avait un réseau de transport plus efficace, tous les utilisateurs en bénéficieraient puisque l'efficacité se traduirait par des coûts plus faibles.

Merci beaucoup.

Le président: Merci, monsieur Neil. Monsieur Loiselle, vous avez la parole.

M. Loiselle: Merci, monsieur le président. Monsieur Hay, pour poursuivre dans la même veine que M. Mazankowski, pouvez-vous donner simplement un exemple ou une idée de la contribution de votre secteur à l'économie canadienne, votre chiffre de ventes de 9 milliards de dollars... S'il s'agissait de ventes de matières premières, est-ce vrai que la valeur ajoutée par l'industrie des produits chimiques varie entre 3 et 27 dollars l'unité de matières premières que vous transformez?

M. Hay: Oui. Encore là, j'aimerais que d'autres fassent des commentaires. Cela dépend jusqu'à quel chaînon de la chaîne de transformation vous vous rendez, mais je crois que ces chiffres sont raisonnables. Si vous effectuez toutes les étapes jusqu'à transformer le plastique en rideaux de douche ou autre chose, le coefficient est alors énorme.

M. Loiselle: Pourriez-vous nous dire sur quels marchés vous pourriez écouler votre production accrue en Alberta? Ce n'est pas au Canada...

M. Hay: Toutes les entreprises ont différents débouchés, mais j'avancerais qu'il y a les États-Unis, qui est un marché différent, et la production ne serait probablement pas toute expédiée dans la direction dont nous parlons ici, outre-mer, au Japon et dans les pays du Nord et en Chine, je crois, et dans le sud-est de l'Asie. Ce sont là les principaux marchés cibles de la production de l'Alberta...

M. Loiselle: En pourcentage, la quantité exportée aux États-Unis est-elle plus importante que celle qui est expédiée outre-mer?

M. Hay: Du point de vue de la croissance, à mon avis, les exportations outre-mer seront probablement plus importantes. D'après l'expérience passée à ce jour, le taux de croissance est d'environ 50-50.

M. J.P. Sutherland (vice-président exécutif, Alberta Gas Ethylene Co. Ltd.): Si je peux me permettre d'ajouter un mot à cela. Si je ne me trompe, au cours des dernières années, nos exportations aux États-Unis sont passées de 70 p. 100 à un peu plus de 50 p. 100 aujourd'hui.

M. Loiselle: 50 p. 100?

[Texte]

Mr. Sutherland: About 50% now, and many of our shipments that go to the U.S. go out through the Port of Vancouver anyway and then go by boat around.

Mr. Loiselle: I see.

Mr. Sutherland: So we still use that route. But the fastest growing market for our business is southeast Asia and Japan.

The Chairman: Could I interrupt for a question, Mr. Loiselle?

Mr. Loiselle: Yes, surely.

The Chairman: When your shipments were reduced from 70% to 50%, is that simply a percentage or is that in absolute terms as well?

Mr. Sutherland: No, they were actually growing through the period. It means that we expanded offshore markets at a very substantial rate.

The Chairman: But no reduction to the U.S.?

Mr. Sutherland: No.

The Chairman: Mr. Benjamin, on a supplementary.

Mr. Benjamin: On the movement of your product, it would go down through the States and end up going out of Vancouver. Was that on account of freight rates or an agreed charge or what? Why did you move it through the States and then through Vancouver?

Mr. Sutherland: Sorry. We go through Vancouver and then down and around through the Panama . . .

Mr. Benjamin: Oh, I thought you said . . .

Mr. Sutherland: No, I was saying that even when the destination was the States a considerable amount of material would still go out through the Port of Vancouver.

Mr. Benjamin: So it is all direct to Vancouver from here?

Mr. Sutherland: Yes.

Mr. Benjamin: Okay.

The Chairman: Mr. Ostiguy, a supplementary?

M. Ostiguy: Oui, monsieur le président. J'ai une très courte question que j'adresserai au président de l'Association canadienne des fabricants de produits chimiques. Avez-vous un coussin de sécurité pour vos frais de transport par rapport au prix de vos produits sur le marché présentement?

Mr. Hay: No.

Mr. Sutherland: Excuse me. If I may ask your indulgence, I have a transportation problem. I have the last airbus to catch in about 10 minutes, if you will excuse me.

[Traduction]

M. Sutherland: Environ 50 p. 100 à l'heure actuelle, et une bonne quantité des marchandises que nous expédions aux États-Unis passent par le port de Vancouver de toute façon et elles sont ensuite transportées par bateau.

M. Loiselle: Je vois.

M. Sutherland: Et nous utilisons toujours cette voie. Mais le marché où notre entreprise connaît la croissance la plus rapide est le sud-est de l'Asie et le Japon.

Le président: Puis-je interrompre pour poser une question, monsieur Loiselle?

M. Loiselle: Oui, certainement.

Le président: Lorsque vous dites que vos expéditions sont passées de 70 p. 100 à 50 p. 100, s'agit-il simplement d'un pourcentage ou est-ce également en chiffres absolus?

M. Sutherland: Non, nous avons connu en réalité une croissance durant cette période. Cela signifie que nous avons élargi considérablement nos marchés à l'étranger.

Le président: Mais il n'y a eu aucune réduction des exportations vers les États-Unis?

M. Sutherland: Non.

Le président: M. Benjamin a une autre question à poser.

M. Benjamin: Pour ce qui est du transport de vos produits, ils sont acheminés vers les États-Unis et finissent par être exportés depuis Vancouver. Était-ce à cause des tarifs du transport ou d'une entente ou quoi? Pourquoi transportiez-vous les produits en passant par les États-Unis pour ensuite les acheminer par Vancouver?

M. Sutherland: Pardon! Nous passons par Vancouver, ensuite nous descendons et nous contourignons Panama . . .

M. Benjamin: Oh, je croyais que vous aviez dit . . .

M. Sutherland: Non, je disais que même lorsque notre destination était les États-Unis, il n'en demeurait pas moins qu'une quantité considérable de matières étaient acheminées en passant par le port de Vancouver.

M. Benjamin: De sorte que l'acheminement se fait directement vers Vancouver à partir d'ici?

M. Sutherland: Oui.

M. Benjamin: D'accord.

Le président: Monsieur Ostiguy, vous voulez poser une autre question?

Mr. Ostiguy: Yes, Mr. Chairman, I have a very short question for the President of the Canadian Chemical Producers' Association. Do you have a safety net for your transportation costs in relation to the price of your products actually on the market?

M. Hay: Non.

M. Sutherland: Je vous prie de m'excuser. Je vous demanderais de bien vouloir être indulgent à mon égard, j'ai un problème de transport. Je dois prendre le dernier airbus dans environ 10 minutes, si vous voulez bien m'excuser.

[Text]

The Chairman: All right. Thank you for coming, sir.

Monsieur Loiselle, continuez je vous prie.

Mr. Loiselle: Thank you.

If you compare your costs of land transportation between your plant and the Port of Vancouver with the cost of the competition on the Gulf coast, is it really important?

Mr. Hay: Yes, that is an excellent question because we are the only world-scale petrochemical industry that is not located on salt water. So we are equal to them after we get to Vancouver. So the transportation is essentially all part of our cost and we are really competing with them after we get to Vancouver.

Mr. Loiselle: How could you compete with the Saudi Arabians?

Mr. Hay: The Saudi Arabians have several problems, one of which is are they going to be reliable over the time span that these products are normally sold in. Second is the capital cost involved in their investment, and the third is their distance from those markets that we mentioned. When we get to southeast Asia we would expect to be seeing them competitively. If you speak about Saudi Arabia on a purely cash cost—he does not have to pay for capital; he does not have to pay depreciation; actual cash cost—he really can go anywhere he wants. He will be the lowest priced cash cost producer, but he has a huge capital bill to go with it.

Mr. Loiselle: One final one to you. Is it especially the Japanese who are really concerned about this aspect of Canada being reliable?

Mr. Hay: They have done the most work on it, but Korea, Taiwan . . . I do not know.

Mr. Loiselle: Do they have a feeling that there is cross-subsidization in Canada in transport?

Mr. Hay: They study whatever they are going to do extremely thoroughly, and they are looking at a long long-term relationship with whoever is their supplier. In so doing they look at all these aspects. That does not mean they always do it right, but they certainly make a tremendous study of any long-term supply area, and a very important part of that is reliability for their own economy.

I think other people ship to Japan as well as ourselves, and maybe Dennis would like to make a comment.

Mr. Champ: Whether you are dealing in the export market in petrochemicals or grain or whatever the product might be

[Translation]

Le président: Très bien. Je vous remercie d'être venu, monsieur.

Mr. Loiselle, please proceed.

M. Loiselle: Merci.

Si on compare d'une part les coûts du transport terrestre entre l'usine et le port de Vancouver et, d'autre part, le coût de la concurrence sur la côte du Golfe, est-ce que cela importe vraiment?

M. Hay: Oui, c'est une excellente question parce que nous sommes la seule industrie pétrochimique à l'échelle mondiale qui ne soit pas située près d'un port de mer. Nous sommes donc sur un pied d'égalité avec les autres entreprises une fois les marchandises arrivées à Vancouver. Par conséquent, le transport fait partie intégrante de nos coûts et nous leur livrons vraiment une concurrence une fois que nous sommes rendus à Vancouver.

M. Loiselle: Comment feriez-vous concurrence à l'industrie de l'Arabie Saoudite?

M. Hay: L'industrie de l'Arabie Saoudite connaît plusieurs problèmes. D'abord, pourra-t-on s'y fier pendant la période de vente habituelle de ces produits? Le deuxième problème réside dans le coût en capital que comporte son investissement et le troisième problème tient à la distance qui la sépare des marchés dont nous avons parlé. Lorsque nous sommes présents dans le sud-est de l'Asie, nous nous attendons normalement à ce qu'elle nous fasse concurrence. Si l'on parle de l'Arabie Saoudite du simple point de vue du coût au comptant . . . elle n'a pas à payer pour le capital; elle n'a pas à payer pour l'amortissement; le coût au comptant réel . . . elle peut vraiment faire affaire avec qui elle veut. Elle sera le producteur qui a le prix le plus faible au comptant, mais elle a un énorme compte de capital.

M. Loiselle: Voici une dernière question pour vous. Est-ce que ce sont en particulier les Japonais qui sont vraiment préoccupés par cette question de fiabilité du Canada?

M. Hay: C'est le Japon qui a effectué la plus grande partie du travail relativement à cette question, mais la Corée, Taiwan . . . Je ne sais pas.

M. Loiselle: Ont-ils l'impression qu'il y a recoupement des subventions au Canada, en matière de transport?

M. Hay: Les Japonais étudient avec extrêmement de minutie tout ce qu'ils prévoient faire et ils envisagent une relation à très très long terme avec leur fournisseur, quel qu'il soit. En agissant ainsi, ils examinent toutes les facettes de la question. Cela ne veut pas dire qu'ils s'y prennent toujours bien, mais, chose certaine, ils étudient en profondeur toute possibilité d'approvisionnement à long terme et un aspect très important de cette question est la fiabilité de notre propre économie.

Je pense que d'autres entreprises à part nous exportent au Japon. Dennis voudrait peut-être formuler un commentaire à ce sujet.

M. Champ: Qu'il s'agisse du marché d'exportation des produits pétrochimiques ou des céréales, ou quel que soit le

[Texte]

there is always an added risk from dealing in the domestic market where you have greater control over what is happening to you. So any sense of uncertainty that might exist around the transactions such as the reliability of the system to deliver the product just adds further to that risk and makes the job that much more difficult. So one of the concerns we have is that reliability factor as far as freight is concerned may not exist in the near future and therefore that may prevent or inhibit us from realizing this export market potential which we feel is very important for Canada and certainly for our industry.

• 2130

Mr. Loiselle: I have just one quick question: You are basically an ethylene plant here in Alberta; you are producing ethylene?

Mr. Hay: Well, ethylene and derivatives. We have a number of derivatives... plastic coming on stream, vinyl chloride, plastic; there are a lot of things being shipped out of here.

Mr. Canniff: The ethylene itself is not shipped out of Alberta.

Mr. Loiselle: Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: *Merci, M. Loiselle.* Mr. Malone.

Mr. Malone: Thank you, Mr. Chairman.

I just have a very few little questions that I would like to ask. Before asking, I would say that I can certainly appreciate the interest of the Chemical Producers' Association for wanting more capacity; that would obviously make sense. That is also the same question that was addressed by most other users of rail, and I think it is probably the position of most people around the table here. The only difference, I think, is how we come to that answer.

With regard to chemicals and your association, to what extent or to any extent do you represent agricultural chemicals?

Mr. Hay: There are a number of members of our association who sell and manufacture agricultural chemicals. This association is involved with those that actually carry out a chemical reaction; so we are talking about manufacturers of chemicals, as distinct from formulators or other kinds of chemical operations you might think about. But about half of the... How would you say that, Wilbert?

Mr. Canniff: About half of the agricultural chemicals are produced by our member companies. There is a separate association that represents agricultural chemicals as such, but our members also are members of that. There is an overlap of about 50% of the agricultural chemicals that are covered by both associations.

[Traduction]

produit en question, il y a toujours un risque de plus à faire affaire avec le marché intérieur lorsqu'il est possible d'exercer un plus grand contrôle sur ce qui nous concerne. Aussi, tout sentiment d'incertitude qui pourrait exister en ce qui concerne les transactions, notamment la fiabilité du réseau pour le transport du produit, fera accroître davantage le risque et rendra le travail beaucoup plus difficile. Par conséquent, l'une de nos préoccupations est qu'il se peut que le facteur de fiabilité, pour autant qu'il s'agisse de transport, n'existe plus dans un avenir prochain. Cela peut prévenir ou freiner la concrétisation des perspectives de ce marché d'exportation qui, à notre avis, est très important pour le Canada et, chose certaine, pour notre industrie.

M. Loiselle: Juste une petite question: Votre usine ici, en Alberta, produit essentiellement de l'éthylène; vous produisez bien de l'éthylène?

M. Hay: Eh bien, de l'éthylène et ses dérivés. Nous avons plusieurs dérivés... Précurseur du plastique, chlorure de vinyle, plastique; nous expédions d'ici nombre de produits.

M. Canniff: L'éthylène lui-même n'est pas expédié à l'extérieur de l'Alberta.

M. Loiselle: Merci, monsieur le président.

Le président: *Thank you, Mr. Loiselle.* Monsieur Malone.

M. Malone: Merci, monsieur le président.

Je n'ai que quelques petites questions à poser. Mais d'abord, je dirais que je comprends certainement que les membres de l'Association des fabricants de produits chimiques puissent désirer une plus grande capacité; c'est évidemment plein de sens. La plupart des autres utilisateurs des chemins de fer ont soulevé le même point, et je pense que c'est probablement la position adoptée par la plupart des gens autour de cette table. La seule différence, à mon avis, c'est la façon d'arriver à cette réponse.

En ce qui concerne les produits chimiques et votre association, dans quelle mesure représentez-vous l'industrie des produits chimiques agricoles?

M. Hay: Plusieurs membres de notre association vendent et fabriquent des produits chimiques agricoles. Notre association s'intéresse aux produits chimiques dont la production nécessite en fait une réaction chimique; nous distinguons donc la production de produits chimiques de la recherche en chimie ou d'autres types d'opérations chimiques auxquels vous pourriez penser. Mais environ la moitié des... Comment diriez-vous cela, Wilbert?

M. Canniff: Les sociétés membres de notre association produisent environ la moitié des produits chimiques agricoles. Il existe une association distincte de la nôtre qui représente les fabricants de produits chimiques agricoles comme tels, mais nos membres sont également membres de cette association. Environ 50 p. 100 de la production totale de produits chimiques agricoles est assurée par des sociétés membres des deux associations.

[Text]

Mr. Tett: I believe about 90% of Canadian sulphur goes into fertilizer production.

Mr. Malone: In Canada?

Mr. Tett: Wherever it is used, yes. There are roughly 500,000 tonnes of sulphur consumed in Canada each year, and by far the great percentage of that is consumed in the manufacture of complete fertilizers.

Mr. Malone: Mr. Chairman, I had a number of other questions, and I think I would just be redundant to ask them; they have been asked by Mr. Neil and Mr. Loiselle. I think with that my questioning is basically over.

The Chairman: Thank you very much, Mr. Malone.

That completes our questioning of these witnesses. Gentlemen, I thank you very much for coming before us to present your views. We are trying to get as wide a cross section of views as we can, and we appreciate your being here. Thank you.

Mr. Hay: Thank you for the opportunity.

• 2140

The Chairman: Right. No bootleg questions, Mr. Benjamin. I now call to the witness stand the representatives of Burns Foods Limited and L.K. Resources Ltd. Burns Foods Limited is represented by Mr. L.N. Bradich, Vice-President, Burns Meats Ltd., and Mr. Arthur J. E. Child, President and Chief Executive Officer. L.K. Resources Ltd. is represented by Mr. Gerry Kaumeyer, Vice-Chairman and Chief Executive Officer, and Mr. Dennis McGivern, Market Research Analyst. I would advise Mr. Bradich that if he has a brief opening statement to make, to proceed immediately. Following that, I will call upon Mr. Kaumeyer to make a statement on behalf of the people he represents.

Mr. Arthur J. E. Child (President and Chief Executive Officer, Burns Foods Limited): Mr. Chairman, I have a brief to present on behalf of the Burns organization.

The Chairman: Fine, Mr. Child; you first. Proceed, please.

Mr. Child: Thank you, Mr. Chairman, Madame Côté, and the other members of Parliament who have kindly invited us to appear here. I might explain that Burns Foods Limited is a privately owned holding company which operates through seven major operating companies of which only one is in the meat business. That is Burns Meats Limited. So I am here representing the holding company, and Mr. Bradich is the expert in the meat business. He is the Vice-President of Burns Meats Ltd. Our meat company, Burns Meats Ltd., is not in the livestock business in case somebody wants to ask us questions about livestock. We are not in that business; we are merely processors of livestock; we convert livestock into meat products. So now, with your permission, I will read the short statement we have prepared and of which I believe you have copies.

[Translation]

M. Tett: Je crois que quelque 90 p. 100 du soufre canadien est utilisé dans la production d'engrais.

M. Malone: Au Canada?

M. Tett: Oui, au Canada comme ailleurs. La consommation annuelle de soufre au Canada est en gros de 500,000 tonnes et la très grande partie de cette consommation sert à la production d'engrais complets.

M. Malone: Monsieur le président, j'avais d'autres questions à poser, mais je crois qu'il serait superflu de le faire puisque MM. Neil et Loiselle les ont déjà posées et je pense bien ne plus avoir de questions à formuler.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Malone.

Cela termine l'interrogation de nos témoins. Messieurs, je vous remercie beaucoup d'être venus nous exprimer vos opinions. Nous tentons de rassembler le plus grand nombre possible de points de vue et nous apprécions votre présence ici. Merci.

M. Hay: Merci de nous avoir fourni l'occasion de le faire.

Le président: Très bien. N'essayez pas d'en glisser une autre, monsieur Benjamin. J'invite maintenant à témoigner les représentants de *Burns Foods Limited* et de *L.K. Resources Ltd.* *Burns Foods Limited* est représentée par M. L.N. Bradich, vice-président de *Burns Meats Ltd.*, et par M. Arthur J.E. Child, président et chef de la direction. *L.K. Resources Ltd.* est représentée par M. Gerry Kaumeyer, vice-président du conseil d'administration et chef de la direction, et par M. Dennis McGivern, analyste en études de marché. J'inviterais M. Bradich, s'il désire présenter une brève déclaration d'ouverture, à le faire immédiatement. Je demanderai ensuite à M. Kaumeyer de faire une déclaration au nom des gens qu'il représente.

M. Arthur J.E. Child (président et chef de la direction, Burns Foods Limited): Monsieur le président, j'ai un mémoire à présenter au nom du groupe Burns.

Le président: Très bien, monsieur Child, vous d'abord. Allez-y.

M. Child: Merci, monsieur le président, madame Côté et les autres députés qui nous ont invités à nous présenter ici. J'aimerais d'abord dire que *Burns Foods Limited* est une société de portefeuille privée qui compte sept grandes compagnies d'exploitation, dont une seulement oeuvre dans le domaine des viandes. Il s'agit de *Burns Meats Limited*. Je représente donc personnellement la société de portefeuille, tandis que M. Bradich est l'expert du secteur des viandes. Il est vice-président de *Burns Meats Ltd.*. Cette compagnie, *Burns Meats Ltd.*, n'oeuvre pas dans le domaine de l'élevage du bétail, au cas où quelqu'un désirerait nous poser des questions à ce sujet. Nous n'avons rien à voir avec cette activité. Nous effectuons seulement la transformation du bétail, nous en faisons des produits alimentaires. Je vais maintenant, si vous le permettez, lire la brève déclaration que nous avons préparée, et dont vous avez déjà obtenu copie.

[Texte]

Burns Foods Limited is the second largest food processing company in Canada. Through its subsidiary, Burns Meats Ltd., it operates four meat packing plants in western Canada and a number of meat distribution branches. The company is therefore vitally concerned with the supply of cattle and hogs in the three Prairie provinces. That supply has been gradually jeopardized over the past five years by the rising cost of feed grains due to the effect of the low statutory Crowsnest Pass freight rates.

The actual cost of transporting Prairie grain to export terminals was at one time, as everyone knows, no higher than the statutory rates charged to farmers—the grain producers. In recent years that has changed drastically as inflation has caused substantial increases in railway costs. Today, the farmer pays no more than one-fifth of the actual freight cost.

This means that the grain farmer receives back at the farm an artificially high price for his grain. He gets the export price at seaboard less an artificially low freight cost. Therefore, he will sell all his feed grains to the export market, unless the livestock raiser pays him the artificially high export price. The livestock raiser is forced to do so.

The original proposals for legislative change of the statutory rates would require a gradual rise in freight costs to the grain farmer. This would mean a gradual reduction, in a relative sense, of feed grain costs to the livestock producer. But there would not have been a simple transfer of profit from grain farmer to livestock farmer. In other words, one group would not be disadvantaged to the other group. The original proposals provided for a substantial subsidy to the grain farmer to compensate for the rise in freight rates. And the ensuing transportation improvements would be of great benefit to the grain farmer, especially in the areas of greater capacity and more flexible delivery systems. Farmers could also expect grain prices to rise, offsetting freight rate increases.

These proposals have now been deleted from the legislation. In effect, there will be no rise in freight rates and, therefore, no subsidy to the farmers. Any subsidy will go to the railways with no assurance that the subsidy will provide adequately for the future transportation needs of the west. The anachronistic system of branch lines and country elevators will stay in place, which is a costly structure compared with the states to the south—principally Montana, North Dakota and so on—where a small number of strategically located terminals are served by a combination of rail and truck. The modern efficiency of truck transport is denied to the Prairie grain farmer under the present freight rate structure.

[Traduction]

Burns Foods Limited se situe au second rang parmi les compagnies canadiennes de conditionnement des aliments. Par l'intermédiaire de sa filiale *Burns Meats Ltd.*, elle exploite quatre salaisons et conserveries de viande dans l'Ouest canadien et un certain nombre de succursales de distribution. L'approvisionnement en bovins et en porcins dans les trois provinces des Prairies constitue donc une préoccupation vitale de la compagnie. Or, au cours des cinq dernières années, cet approvisionnement s'est trouvé constamment menacé par la hausse du coût des provendes, attribuable à l'effet des tarifs peu élevés du Nid-de-Corbeau.

Il fut un temps, comme chacun le sait, où le coût réel de transport du grain des Prairies vers les points d'exportation n'était pas plus élevé que les tarifs demandés en vertu de la Loi aux exploitants agricoles, les producteurs de grain. Ces dernières années, la situation a changé de façon draconienne, l'inflation entraînant rapidement à la hausse les coûts du transport ferroviaire. Aujourd'hui, l'exploitant agricole ne paie pas plus du cinquième du coût réel de transport.

Cela signifie que le producteur de grain reçoit un prix artificiellement élevé pour son produit. Il obtient le prix d'exportation sur la côte, moins un coût de transport artificiellement faible. Il vendra donc tout son grain sur les marchés d'exportation, à moins que l'éleveur de bétail accepte de lui payer le prix d'exportation artificiellement élevé. L'éleveur de bétail n'a pas d'autre choix.

Selon les propositions initiales de modification des tarifs prévus par la loi, les coûts de transport à assumer par les producteurs de grain auraient augmenté progressivement. Il en serait résulté une réduction graduelle, d'un point de vue relatif, du coût des provendes pour les éleveurs de bétail. Mais cela n'aurait pas été l'équivalent d'un simple transfert de bénéfices du producteur de grain pour compenser la hausse des coûts de transport. En outre, les améliorations du réseau de transport qui en auraient découlé auraient représenté un avantage énorme pour le producteur de grain, qui aurait pu compter notamment sur une capacité supérieure de transport et sur un système de livraison plus souple. Les producteurs de grain auraient pu également s'attendre à des augmentations du prix du grain, qui auraient compensé la hausse des coûts de transport.

Ces propositions ont maintenant été supprimées du projet de loi. En fait, il n'y aura pas d'augmentation des tarifs de transport, et donc pas de subsides aux exploitants agricoles. Tous les subsides iront aux compagnies ferroviaires, et nous n'aurons aucune garantie que les subsides seront employés à bon escient en vue de répondre aux besoins futurs de transport dans l'Ouest. Le système anachronique des embranchements et des silos de collecte demeurera en place, bien qu'il s'agisse d'une structure coûteuse comparativement à celle qui existe dans les états situés au sud, notamment au Montana, au Dakota du Nord, et caetera, où un petit nombre de silos situés à des endroits stratégiques sont desservis par un système combiné de transport ferroviaire et de transport par camions. Le producteur de grain des Prairies se voit refuser l'efficacité du transport moderne par camion en vertu de la structure actuelle des tarifs de transport.

[Text]

The consequences for the raising of livestock in the western provinces will be direct and significant. High feed grain costs will discourage livestock production and the Prairie provinces will gradually devote themselves to grain only—a non-value-added commodity which does nothing for the development of an agribusiness economy. Indirectly the meat packing industry, which has 5,000 employees in Alberta alone, will decline. This is very serious because of the direct employment, and the employment generated in the thousands of western firms which supply the meat packing industry. There is no hope whatsoever of any new investment in the industry. On the contrary, the industry in western Canada is already in a state of decline, and this will hasten the process. Those companies which own meat packing facilities in the west will have to look elsewhere for expansion, probably to the United States.

It is our understanding that the federal government has changed its mind on the legislation because of pressures from the Saskatchewan and Manitoba Wheat Pools—and I guess as of last week, the Alberta Wheat Pool also—and from agricultural interests in the Province of Quebec. The wheat pools are, of course, opposed to any change because their business is the export of grain, not the sale of feed grains. If freight rate changes are made, the country elevator system is endangered; but surely the wheat pools, like most other industrial enterprises, can adapt and cope with change. Change is the essence of today's world. We cannot fault the wheat pools for defending their own interests, but we do fault the federal government for bowing to media and pool pressure and, also, for placing votes before the best interests of the country. In our opinion, Mr. Pepin is to be commended for the statesmanship of his original proposals. We also fault the Conservative party for not taking an enthusiastic stand in support of Mr. Pepin.

Some hon. Members: Hear, hear!

Mr. Child: This is a non-partisan speech, gentlemen.

The Chairman: Continue, please.

• 2150

The Chairman: Continue, please.

Mr. Child: The federal government was probably influenced most by the pressure of Quebec interests. It is unfortunate that the agricultural community in Quebec has been misinformed and inadequately informed. They have been frightened by one-sided wheat pool propaganda when indeed in our opinion they have nothing to be concerned about.

Nothing in the original proposals would have harmed the Quebec livestock industry. It would have continued to receive the same benefits as now. A gradual growth of the western livestock industry would have been paralleled in Quebec. Now

[Translation]

Pour les éleveurs de bétail des provinces de l'Ouest, il y aura des conséquences directes et importantes. Le coût élevé des provendes découragera la production de bétail et les provinces des Prairies en viendront graduellement à ne produire que du grain, un produit sans valeur ajoutée qui ne contribue en rien à l'émergence d'une économie agrotechnique. Comme conséquence indirecte, l'industrie de la salaison et de la conserverie des viandes, qui compte 5,000 employés en Alberta seulement, connaîtra un recul. Il s'agit d'un problème très grave en raison des emplois directs touchés, ainsi que des emplois créés dans les milliers d'entreprises de l'Ouest qui fournissent l'industrie de la salaison et de la conserverie des viandes. Il n'y a aucun espoir que de nouveaux investissements soient effectués dans ce secteur. Celui-ci, au contraire, se trouve déjà en régression dans l'Ouest canadien, et ceci ne fera qu'accélérer le processus. Les compagnies qui possèdent des installations de salaison et de conserverie dans l'Ouest devront chercher ailleurs les possibilités d'expansion, probablement du côté des États-Unis.

Nous croyons savoir que le gouvernement fédéral a changé d'avis en ce qui concerne le projet de loi par suite de pressions exercées par le *Saskatchewan Wheat Pool* et le *Manitoba Wheat Pool* et je crois que la semaine dernière, l'*Alberta Wheat Pool* est venu ajouter sa voix, ainsi que par des intérêts d'agriculteurs de la province de Québec. Les coopératives céréalières s'opposent évidemment à tout changement parce qu'elles s'occupent d'exportation de grain, et non pas de la vente de provendes. Si les tarifs de transport sont modifiés, le système des silos de collecte est menacé; mais il n'y a pas de doute que les coopératives céréalières, comme la plupart des autres entreprises industrielles, peuvent s'adapter et faire face au changement. Le changement est l'essence de notre monde d'aujourd'hui. Nous ne pouvons reprocher aux coopératives céréalières de défendre leurs propres intérêts, mais nous reprochons au gouvernement fédéral d'avoir cédé devant les pressions des médias et des coopératives et d'avoir fait passer ses intérêts électoraux avant les intérêts du pays. À notre avis, M. Pepin doit être félicité de sa vision d'homme d'état dans la formulation de ses propositions initiales. Nous reprochons également au Parti conservateur de ne pas avoir accordé un appui enthousiaste à M. Pepin.

Des voix: Ecoutez, écoutez!

M. Child: C'est un exposé non partisan, messieurs.

Le président: Continuez, s'il vous plaît.

Le président: Continuez, s'il vous plaît.

M. Child: Ce sont probablement les pressions exercées par le Québec qui ont le plus influencé le gouvernement fédéral. C'est malheureux que les agriculteurs du Québec aient été mal ou insuffisamment informés. Ils ont été effrayés par la propagande à sens unique des coopératives céréalières, alors qu'à notre avis ils n'ont rien à craindre.

Il n'y a rien dans les propositions initiales qui eût fait du tort à l'industrie de l'élevage du bétail au Québec. Elle aurait pu continuer de profiter des mêmes avantages qu'actuellement. Une croissance graduelle de l'industrie du bétail dans l'Ouest

[Texte]

the Quebec industry may face the fact that the western provinces will take steps to defend their livestock and meat-packing industries, and public reaction may result in lower subsidies and other benefits to Quebec agriculture.

So Burns Foods urges that the original legislative proposals be reinstated. This is of the utmost economic importance to western Canada and to the whole issue of Canadian unity.

Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you, Mr. Child.

I would now call upon Mr. Kaumeyer to make the opening statement for L.K. Resources Ltd. Maybe you could give us a very brief explanation of exactly what L.K. Resources is, for the record.

Mr. Gerry Kaumeyer (Vice-President and Chief Executive Officer, L.K. Resources Ltd.): Thank you, Mr. Chairman. Ladies and gentlemen of the committee, like Mr. Child, I am very pleased to be here and in a position to present our views on Bill C-155. We feel that the resolution of this issue is of vital importance to the future of agriculture in western Canada and ultimately Canada as a whole, and we commend the federal government for tackling this very highly controversial problem.

As the chairman suggested, it might be useful if I described to the members of the committee briefly the nature of our operations in L.K. Resources. Our company has its roots in the cattle industry back in the turn of the century, and from basically a ranching operation over a number of years has vertically integrated to the point where we are now involved in most phases of beef production. We continue to operate a large grain farming operation, approximately 15,000 acres under cultivation. We operate a large ranching operation. We have a couple of feedlots, an interest in a feedmill, and we happen to also be involved in the meat-packing business through the operation of a slaughtering facility in the city of Calgary, plus two processing plants that basically process carcass beef into various forms of product that are basically sold to the retail trade.

So I think you can appreciate that in view of the many-sided interests we have in the cattle business, we are extremely concerned about the legislation we are here to discuss this evening.

I think it might be repetitive on my part to present you with a lot of statistics that I suspect you have already had many times today, but I would like to say that in our opinion the decision of the federal government to pay the government subsidy dollars directly to the railways totally destroys the prospect for the regrowth of the prairie cattle industry. I think any of you who are knowledgeable about the cattle industry in western Canada are aware of the fact that it has been in a state of decline for several years.

[Traduction]

aurait eu son pendant au Québec. Maintenant, le Québec se trouve face à une situation où les provinces de l'Ouest vont prendre des mesures pour protéger leur industrie du bétail et leur industrie de salaison et de la conserverie des viandes, et la réaction du public pourra se traduire par des subsides et des avantages moins grands pour l'agriculture québécoise.

Burns Foods souhaite donc instamment que les proportions législatives initiales soient rétablies. Cela revêt une importance cruciale sur le plan économique pour l'Ouest canadien et pour toute la question de l'unité canadienne.

Merci, monsieur le président.

Le président: Merci, monsieur Child.

J'invite maintenant M. Kaumeyer à faire sa déclaration d'ouverture au nom de *L.K. Resources Ltd.* Peut-être pourriez-vous nous donner une brève description de votre entreprise, pour que cette information soit versée au dossier.

M. Gerry Kaumeyer (vice-président et chef de la direction, L.K. Resources Ltd.): Merci, monsieur le président. Mesdames et messieurs du Comité, comme M. Child, c'est avec grand plaisir que je me suis rendu ici afin de pouvoir exprimer notre point de vue sur le projet de loi C-155. Il est en effet d'une importance vitale que cette question soit résolue, pour l'avenir de l'agriculture dans l'Ouest canadien et par conséquent du Canada tout entier, et nous félicitons le gouvernement fédéral d'avoir osé aborder ce problème des plus controversés.

Comme l'a suggéré le président, il serait utile que je décrive brièvement aux membres du Comité la nature des activités de *L.K. Resources*. Notre compagnie est présente dans l'industrie du bétail depuis le tournant du siècle. Après avoir été pendant plusieurs années essentiellement une exploitation de ranch, elle s'est développée par intégration verticale jusqu'à être active, à l'heure actuelle, dans presque toute les phases de la production du boeuf. Nous continuons d'exercer d'importantes activités dans le domaine de la production du grain, avec environ 15,000 acres cultivées. Nous sommes également un gros exploitant de ranch. Nous possédons deux parcs d'engraissement, nous avons des intérêts dans une usine d'aliments, et il se trouve que nous sommes aussi présents dans le secteur de la salaison et de la conserverie de viande, grâce à nos installations d'abattage de Calgary, ainsi qu'à deux usines de transformation, où l'activité essentielle consiste à transformer les carcasses de boeuf en divers produits qui sont vendus sur le marché du bétail.

Vous êtes donc à même de constater qu'en raison des intérêts diversifiés que nous avons dans l'industrie du bétail, nous sommes extrêmement préoccupés par le projet de loi dont nous débattons ici ce soir.

Je crois qu'il pourrait vous paraître répétitif que je vous présente un grand nombre de statistiques qu'on vous a sans doute servies à plusieurs reprises aujourd'hui, mais j'aimerais vous dire qu'à notre avis, la décision du gouvernement fédéral de verser les subsides à l'état directement aux sociétés ferroviaires détruit entièrement les perspectives d'une nouvelle croissance de l'industrie du bétail dans les Prairies. Je crois que ceux d'entre vous qui connaissent la situation de l'industrie du bétail dans l'Ouest canadien savent que celle-ci a connu un recul depuis plusieurs années.

[Text]

It has been estimated that by the end of this decade there will be a further reduction in livestock production, and along with that a substantial loss in the value-added income that would come to the province and to the producers of this province in the event that the legislation that you had originally considered were in fact proceeded with.

It seems to us that at a time when certainly in our company, based on the original proposal, we were looking forward to a bright future in the beef business, with the possibility of expansion into new markets in the United States and other countries, the current piece of legislation would eliminate most of the growth possibilities that we visualize. Lower cattle production will lead to less meat processing activity. Capital investment for expansion and modernization of cattle producing and beef processing will be lost, along with jobs and economic activity.

It is our feeling that the bill in its present form would be a real hardship to the western livestock industry. We feel that the freedom of choice option, which has been described as the double 80 proposal, has some real merit. Freedom of choice is a basic democratic right, and we feel that the double 80 solution appears to be a fair method of determining the individual producer's entitlement. Legislation in this direction would allow farmers to choose the method of payment for the Crow benefit, and give the farmer better control over the future by allowing him to make business decisions based on the realities of his own economics and efficiencies of production, handling, etc.

In conclusion, it is our opinion that the resolution to the Crow rate issue rests with a selection of the Double 80 solution, which would give agriculture in western Canada a promising future and be of benefit to all of Canada.

Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you very much, Mr. Kaumeyer. I appreciate the relative brevity of both presentations.

I would call upon Mr. Mazankowski to start the questioning. Ten minutes, please, Mr. Mazankowski.

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, I would like to ask Mr. Child one question—primarily an explanation, I suspect, more than anything.

Mr. Val Stock, the President of Canada Packers, is quoted as saying that Bill C-155 will have an entirely neutral effect on their company and industry in general, and he predicted only a slightly negative effect on the western Canadian industry. In your brief and in others that we have heard today, you make the point that Bill C-155—in particular with reference to the method of payment—will have a severe impact upon the value-added industry, the livestock industry, and the packing plant industry. Could you explain to me the difference in the two views of two major packing companies?

[Translation]

Selon les estimations, la production du bétail aura encore diminué d'ici à la fin de la décennie, et la province et les producteurs auront en outre à subir des pertes considérables de revenus au titre de la valeur ajoutée parce que le projet de loi n'aura pas été adopté dans sa forme initiale.

Nous sommes d'avis qu'à un moment où notre compagnie aurait sûrement pu entrevoir, selon la proposition initiale, un avenir brillant dans l'industrie du boeuf, avec des possibilités d'expansion vers de nouveaux marchés aux États-Unis et dans d'autres pays. Elle devrait renoncer à la plupart des possibilités de croissance que nous envisageons si le projet de loi demeurerait dans sa version actuelle. Une production de bétail plus faible entraînera une activité plus faible dans la transformation. Les investissements de capitaux pour l'expansion et la modernisation des installations de production du bétail et de transformation du boeuf seront perdus, de même que les emplois et l'activité économique.

Nous avons l'impression que le projet de loi, dans sa forme actuelle, entraînerait de réelles difficultés pour l'industrie du bétail de l'Ouest. A notre avis, l'option de la liberté de choix, qui a été présentée sous forme de la solution «Double 80», a des avantages réels. La liberté de choix est un droit démocratique fondamental, et nous croyons que la solution «Double 80» constituerait une méthode équitable d'établissement de la somme à laquelle a droit chaque producteur. En légiférant en ce sens, on permettrait aux agriculteurs de choisir de quelle façon se prévaloir des avantages du Nid-de-Corbeau; l'agriculteur pourrait ainsi mieux contrôler l'avenir, car il pourrait prendre des décisions basées sur les réalités de sa propre situation économique et sur l'efficacité de ses opérations de production, de manutention, etc.

Nous croyons, pour conclure, qu'en ce qui concerne les tarifs du Nid-de-Corbeau, la solution réside dans le choix de la solution «Double 80», qui permettrait d'entrevoir un avenir prometteur pour l'Ouest canadien et qui serait avantageuse pour le Canada tout entier.

Merci, monsieur le président.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Kaumeyer. J'apprécie la relative brièveté des deux présentations.

J'inviterais M. Mazankowski à poser les premières questions. Dix minutes, s'il vous plaît, monsieur Mazankowski.

M. Mazankowski: Monsieur le président, j'aimerais poser une question à M. Child, ce serait plus, en fait, une explication qu'autre chose.

M. Val Stock, président de *Canada Packers*, selon des déclarations qui ont été publiées, aurait dit que le projet de loi C-155 aurait un effet entièrement neutre sur sa compagnie et sur l'industrie en général, et qu'il n'aurait qu'un effet négatif minime sur l'industrie de l'Ouest canadien. Dans votre mémoire et dans d'autres que nous avons entendus aujourd'hui, vous faites valoir que le projet de loi C-155, en particulier en ce qui concerne le mode de paiement, aura un grave impact sur le secteur à valeur ajoutée, l'industrie du bétail, ainsi que sur les salaisons et conserveries de viande.

[Texte]

The Chairman: Mr. Child.

Mr. Child: The major difference between us . . . Val Stock is the President of Canada Packers, and only a relatively small part of their assets is in western Canada, whereas the reverse is true of ourselves—about 80% of our assets are in western Canada. So with their meat operations in particular scattered across Canada from coast to coast, I think he is quite right in saying that the ultimate effect of whatever happens to the Crowsnest Pass legislation would be neutral as far as they are concerned. They would certainly see a decline in the raw material available to them in the west, particularly Alberta; on the other hand, they have their eastern operations, which would not suffer in the slightest. In fact, if there were an increase in the livestock population in Ontario and Quebec, it would be to the benefit of Canada Packers. But we have all of our meat-packing operations, with the exception of two plants in Ontario, out here.

Perhaps I might amplify on the situation in Alberta. In Alberta, there are at the present time 12 plants slaughtering cattle and 5 plants slaughtering hogs. Some of those are in the same facility, but there are 12 cattle facilities and 5 hog facilities in the Province of Alberta. Only about three-quarters of that capacity is being used. In other words, we have roughly 25% excess capacity in both cattle slaughtering facilities and hog slaughtering facilities in Alberta.

• 2200

If the livestock population declines—and I am not making that prediction myself; I am going from all the presentations made by the livestock people, who are the experts in this field; we are merely their customers—but if the livestock population in Alberta declines as predicted over time, then the excess plant capacity in Alberta will get worse and worse.

The excess capacity in the province is such at the present time that the industry is in dire straits, if I may use that trite expression. Probably, taken as a whole, the meat packing industry in Alberta is losing a considerable amount of money. There already has been a number of meat-packing plants closed in the Province of Alberta and we expect more to close in the near future, merely by the present situation. Now, if the livestock people are correct in what they have said to you gentlemen, then that situation will get worse.

Mr. Benjamin: It is merely by the presence of what?

The Chairman: Mr. Benjamin, you had a supplementary?

Mr. Benjamin: I did not quite hear him. He said plants would close merely by the presence of what?

Mr. Child: By the present situation.

[Traduction]

Pouvez-vous m'expliquer la différence entre les points de vue des deux plus grandes compagnies de ce secteur?

Le président: Monsieur Child.

M. Child: La différence principale entre nous . . . M. Val Stock est le président de *Canada Packers*, dont seulement une partie relativement faible de l'actif se trouve dans l'Ouest canadien, tandis que l'inverse est vrai pour nous, environ 80 p. 100 de notre actif se trouve dans l'Ouest. Ainsi, comme leurs activités dans le secteur de la viande en particulier sont dispersées d'un bout à l'autre du Canada, je crois qu'il a bien raison de dire qu'en définitive, l'effet du Nid-de-Corbeau sera neutre en ce qui les concerne. Ils constateraient certainement une baisse au niveau de la matière première disponible dans l'Ouest, en particulier en Alberta; par contre, ils ont leurs activités dans l'Est qui en souffriraient à peine. En fait, s'il y avait une augmentation de la population du bétail en Ontario et au Québec, *Canada Packers* pourrait en tirer avantage. Quant à nous, toutes nos salaisons et conserveries de viande, à l'exception de deux usines en Ontario, sont ici.

Peut-être pourrais-je souligner en particulier la situation de l'Alberta. Dans cette province, il existe actuellement 12 abattoirs de boeuf et 5 abattoirs de porc. Certaines d'entre eux partagent les mêmes installations, mais il y a 12 abattoirs de boeuf et 5 abattoirs de porc dans la province de l'Alberta. Seulement les trois quarts de cette capacité, environ, sont utilisés. Autrement dit, nous avons en gros une capacité excédentaire de 25 p. 100 tant pour les abattoirs de boeuf que pour les abattoirs de porc en Alberta.

Si le bétail diminue en nombre—et ce n'est pas moi qui fais cette prévision, je la tire des déclarations faites par les producteurs de bétail qui sont des experts en la matière, nous ne sommes que leurs clients—mais si le bétail de l'Alberta diminue en nombre comme on le prédit depuis un certain temps, le surplus de capacité dans les usines de l'Alberta ne fera qu'empirer.

Le surplus de capacité dans la province à l'heure actuelle est tel que l'industrie est dans une situation désespérée, si je peux me permettre d'utiliser cette expression plutôt banale. Dans son ensemble, l'industrie de la salaison et de la conserverie de la viande en Alberta perd probablement des sommes d'argent considérables. Un certain nombre d'usines de salaison et de conserverie de viande ont déjà fermé leurs portes en Alberta et nous prévoyons d'autres fermetures dans un avenir rapproché, simplement à cause de la situation présente. Or, si les producteurs de bétail ne se sont pas trompés dans les déclarations qu'ils vous ont faites, messieurs, la situation va empirer.

M. Benjamin: Simplement à cause de la présence de quoi?

Le président: Vous vouliez ajouter quelque chose, monsieur Benjamin?

M. Benjamin: Je n'ai pas très bien entendu ce qu'il a dit. Il a dit que les usines fermentaient simplement à cause de la présence de quoi?

M. Child: À cause de la situation présente.

[Text]

Mr. Benjamin: Meaning what?

Mr. Child: We expect that with the present situation of excess capacity, there will be more plant closings in Alberta in the very near future. I would say, within a year or a year and a half.

Mr. Benjamin: I see. Okay.

The Chairman: Mr. Mazankowski.

Mr. Mazankowski: Mr. Child, could you tell us what other factors have had or will have an impact upon the future of the packing industry in western Canada?

Heretofore, as you have pointed out, there has been some scaling down and you do have excess capacity. You are losing money. I do not suspect that you would blame it all on the statutory freight rate. What other factors are there that have to be considered, that contribute to that decline?

Mr. Child: I am not blaming it on the statutory freight rates at all, as far as I am concerned. I am blaming it on a lack of raw material, which in our case is cattle and hogs.

Mr. Mazankowski: So you are assuming then, given the evidence and the testimony that we have had from the livestock producers, that that raw material may dry up further still under the proposals contained in Bill C-155 and that would further contribute to the decline of the packing industry in western Canada?

Mr. Child: They are doing their best to scare the daylight out of me. We have a lot of money invested in western Canada, insofar as meat operations are concerned, and we see the value of that investment declining day by day.

Mr. Mazankowski: How many plants does Canada Packers have in western Canada, and what is the state of those plants?

Mr. Child: They have five.

Mr. Mazankowski: Where are they located?

Mr. Child: Winnipeg, Edmonton, Moose Jaw, Red Deer and Lethbridge. Oh, and a small one here at Calgary. That is six, I guess. Of course, I am not privy to their figures, but . . .

Mr. Mazankowski: In terms of state of the art in the industry, what . . .

Mr. Child: The only modern ones they have at the present time are a brand new one at Moose Jaw, which is simply a cattle-killing plant, a small cattle-killing plant; Red Deer and Lethbridge are comparatively new, modern plants. Their plants at Winnipeg and Edmonton, which are their largest plants in the west, are badly outdated. They are very old, and Canada Packers—this has been in the newspapers, so I am not giving any confidences—has been intimating to the Province of Manitoba and to their union that the future of the Winnipeg plant, because of its age and condition, is in very serious jeopardy. I would also venture a guess, and it is only a guess, that things are not going very well at their Edmonton plant.

The Chairman: Thank you, Mr. Mazankowski. Mr. Althouse.

[Translation]

M. Benjamin: Ce qui veut dire?

M. Child: Nous prévoyons qu'avec la situation présente de surplus de capacité, il y aura d'autres fermetures d'usines en Alberta dans un avenir très rapproché, je dirais, d'ici un an ou an et demi.

M. Benjamin: Je vois. Très bien.

Le président: Monsieur Mazankowski.

M. Mazankowski: Monsieur Child, pourriez-vous nous dire quels autres facteurs ont eu ou auront des conséquences sur l'avenir de l'industrie de la salaison et de la conserverie de la viande dans l'Ouest du Canada?

Jusqu'à maintenant, comme vous l'avez souligné, il y a eu une réduction et vous avez un surplus de capacité. Vous perdez de l'argent. Je présume que vous ne faites pas porter tout le blâme sur le tarif des taux de transport prévu dans la loi. Quels autres facteurs faut-il retenir, qui ont contribué à ce déclin?

M. Child: Quant à moi, je ne blâme pas du tout les tarifs prévus dans la loi. Je blâme le manque de matières premières, c'est-à-dire, dans notre cas, les bestiaux et les porcs.

M. Mazankowski: Vous présumez donc, compte tenu de la preuve et des témoignages des producteurs de bétail, que ces matières premières diminueront peut-être encore plus si le projet de loi C-155 est adopté, ce qui contribuerait encore plus au déclin de l'industrie de la salaison et de la conserverie de la viande dans l'Ouest du Canada?

M. Child: Ils font de leur mieux pour me causer une peur bleue. Nous avons beaucoup d'argent placé dans l'Ouest du Canada, dans le domaine de la viande, et nous voyons la valeur de ces placements diminuer de jour en jour.

M. Mazankowski: Combien d'usines *Canada Packers* a-t-elle dans l'Ouest du Canada, et dans quel état sont-elles?

M. Child: Elle en a cinq.

M. Mazankowski: Où sont-elles situées?

M. Child: Winnipeg, Edmonton, Moose Jaw, Red Deer et Lethbridge. Oh! et une petite ici, à Calgary. Ce qui fait six, je suppose. Evidemment, je ne suis pas dans le secret de leurs chiffres, mais . . .

M. Mazankowski: Au point de vue de la situation dans l'industrie, quel . . .

M. Child: À l'heure actuelle, les seules usines modernes qu'elle possède sont une toute neuve à Moose Jaw, ce n'est qu'une usine d'abattage, une petite usine d'abattage, et celles de Red Deer et de Lethbridge qui sont des usines relativement nouvelles et modernes. Ses usines de Winnipeg et d'Edmonton, ses plus grosses usines dans l'Ouest, sont très dépassées. Elles sont très vieilles et *Canada Packers*—c'était dans les journaux, je ne vous confie donc aucun secret—a fait savoir à la province du Manitoba et à son syndicat que l'avenir de l'usine de Winnipeg était en danger, à cause de son âge et de son état. J'oserais même supposer, mais ce n'est qu'une supposition, que ça ne va pas très bien à l'usine d'Edmonton.

Le président: Merci, monsieur Mazankowski. Monsieur Althouse.

[Texte]

Mr. Mazankowski: Thank you, Mr. Chairman.

Mr. Althouse: Thank you, Mr. Chairman. I am pleased to have some representatives with the long association with the processing industry that we have here tonight. Perhaps we could use this opportunity to get their assessment, or some of their assessments, of what has gone wrong in the past 10 or 15 years.

I could not help but recall, listening to the Alberta Pork Producers' Marketing Board and the Alberta Cattle Commission today talking about the great market potential of north-western United States and the California market, that I had heard all this before about 10 or 15 years ago. I know that there was a big push on at that time both by the governments of Alberta and Saskatchewan, by the pork producers and some of the livestock producers, and to some extent the processors as well, to break into that market and to take advantage of the benefits that lie that way.

What happened? Where did we go wrong? What was wrong with that analysis of that market?

Mr. Child: That is a very interesting question, Mr. Althouse, and I would like to reply to it.

You have touched on, I think, two possible markets other than our domestic market. One is the west coast, particularly California; the Pacific northwest. The other is Japan. Those are the only possibilities for the exportation of meat products from western Canada.

We made the first sale of pork to Japan in 1967. It was our company that did it and it was to one of the big 10 Japanese companies, and the Japanese ever since then have been fairly important customers of western Canada and, after a while, eastern Canada also. The Japanese today are taking pork from all of the producing provinces, and there has been a certain hit-and-miss element about it.

For a while it was very glamorous to get into long-range contracts with the Japanese for pork. We ourselves thought that was stupid on the part of the Japanese, and it proved to be. So they have come back to spot purchases, and that is the situation at the present time.

At the present time, the Japanese are buying almost all of their pork from the United States and Canada. Our pork is better but I think it is strategic on their part to buy as much as possible from the United States to sort of hold us in check. But they are discussing, Len Bradich tells me today, they are in discussions right now with Denmark, which has been out of the Japanese market because of foot and mouth disease. There are now discussions with Denmark to see if Denmark can get back on track with the Japanese, and very likely they will.

So Japan will end up with three suppliers of pork products. But bear in mind that Japan has a very large hog industry of its own, and it is highly subsidized and the hog farmers of Japan are a strong political force. So the amount of pork that

[Traduction]

M. Mazankowski: Merci, monsieur le président.

M. Althouse: Merci, monsieur le président. Je suis enchanté d'avoir avec nous ce soir certains représentants qui s'intéressent depuis longtemps à l'industrie du conditionnement de la viande. Nous pourrions peut-être en profiter pour obtenir leur opinion, ou une partie de celle-ci, sur ce qui a mal tourné au cours des dix ou quinze dernières années.

Je n'ai pas pu m'empêcher de me souvenir, en écoutant l'*Alberta Pork Producers' Marketing Board* et l'*Alberta Cattle Commission* parler aujourd'hui du grand marché potentiel que représentent le nord-ouest des États-Unis et la Californie, que j'avais déjà entendu tout cela, il y a 10 ou 15 ans. Je sais qu'à cette époque, les gouvernements de l'Alberta et de la Saskatchewan, les éleveurs de porcs et certains éleveurs de bétail, et même, dans une certaine mesure, les compagnies de conditionnement avaient fait de grands efforts pour pénétrer ce marché et tirer profit des possibilités existants dans ces régions.

Que s'est-il passé? Quelle a été notre erreur? En quoi cette analyse du marché était-elle erronée?

M. Child: Voilà une question très intéressante, monsieur Althouse, et j'aimerais y répondre.

Vous avez parlé, je crois, de deux marchés possibles, à part notre marché intérieur. Il s'agit tout d'abord de la côte ouest, surtout la Californie, le nord-ouest du Pacifique, et ensuite, du Japon. Ce sont les seules possibilités pour l'exportation de produits de la viande de l'Ouest du Canada.

Nous avons vendu du porc au Japon pour la première fois en 1967. C'est notre compagnie qui l'a fait et nous l'avons vendu à l'une des dix grosses compagnies japonaises; depuis, les Japonais sont des clients assez importants de l'Ouest du Canada et, par la suite, de l'Est du Canada aussi. Aujourd'hui les Japonais achètent du porc à toutes les provinces productrices et cela se fait un peu au petit bonheur.

Pendant un certain temps, c'était très prestigieux de conclure des contrats à long terme de vente de porc avec les Japonais. Nous-mêmes, nous pensions que c'était stupide de la part des Japonais, et la suite nous a donné raison. Ils sont donc revenus aux achats intermittents et c'est la situation à l'heure actuelle.

A l'heure actuelle, les Japonais achètent presque tout le porc qu'ils consomment aux États-Unis et au Canada. Notre porc est meilleur, mais je pense que, stratégiquement parlant, ils préfèrent acheter le plus possible aux États-Unis pour, en quelque sorte, nous tenir en échec. Mais ils sont en train de négocier, d'après ce que Len Bradich m'a dit aujourd'hui, ils ont présentement des négociations avec le Danemark qui n'est plus sur le marché japonais à cause de la fièvre aphteuse. Ils négocient maintenant avec le Danemark pour voir si le Danemark peut revenir sur la bonne voie avec les Japonais, et il est probable qu'ils le feront.

Le Japon aura donc trois fournisseurs de produits du porc. Mais il ne faut pas oublier que le Japon a sa propre industrie du porc qui est très considérable; elle reçoit beaucoup de subventions et les éleveurs de porc du Japon représentent une

[Text]

Japan will import will always be limited by that domestic factor.

The quantity of pork that goes to Japan, while it may look glamorous and important, in terms of the amount available in Canada is not all that great. It is no big deal. There are 3 million pounds of pork produced in Alberta every week and the most that goes to Japan in any one week is maybe four or five loads. So there is your relativity.

The Chairman: Which would be how much, Mr. Child?

Mr. Child: Four or five loads would be, what, 40,000 pounds a load?

Mr. L. N. Bradich (Vice-President and General Manager, Burns Meats Ltd.): Yes, 40,000 pounds per load.

The Chairman: So approximately 200,000 pounds.

Mr. Child: That is 200,000 pounds out of 3 million pounds.

The Chairman: Okay. Thank you.

• 2210

Mr. Child: Let me talk a minute about the Pacific Northwest in California. At one time, 25 years ago, Canada was a fairly important shipper of processed pork products to the United States in the form of bacon and hams of various kinds, including back bacon, which they call Canadian bacon, and also some side bacon.

That business is pretty well gone by the board. The Europeans, Denmark, Holland, Poland, and so on, have captured the ham market in the United States, particularly California, as far as we are concerned.

Fifteen or 20 years ago, the American plants, particularly some in Chicago, came out with Canadian-style bacon, which is quite a good imitation of ours. It has pushed Canadian bacon, as such, out of the market. There is no market in California today for Canadian bacon because of the American product which is labelled "Canadian Style".

We have been looking, though, at the California market and the Pacific Northwest in recent months. I am talking about our company. There are some possibilities down there, but they are limited possibilities, and they are specialty items. For instance, the California market is a huge market for beef, and California imports its beef from other states of the union.

Our beef will not go in there because of the price factor. We cannot compete on price with the U.S. beef. The grades are slightly different, but not all that much. There would be a market, if we had the price. If we had a low enough cost, we could go in. Gerry can perhaps talk to that as well.

But there are some specialty items in the boneless beef category, and so on, for specialty operations such as the hamburger trade and a few other things which might be possible. We are looking at those.

[Translation]

force politique importante. La quantité de porc importée par le Japon sera donc toujours restreinte par ce facteur domestique.

La quantité de porc qui va au Japon, bien qu'elle puisse sembler importante et prestigieuse, n'est pas si considérable, du point de vue de la quantité disponible au Canada. Ce n'est pas grand-chose. Trois millions de livres de porc sont produites en Alberta chaque semaine et, au plus, quatre ou cinq cargaisons par semaine sont envoyées au Japon. Vous voyez la proportion.

Le président: Ce qui fait combien, monsieur Child?

M. Child: Quatre ou cinq cargaisons, ça fait quoi, 40,000 livres cargaison?

M. L.N. Bradich (vice-président et directeur de Burns Meats Ltd.): Oui, 40,000 livres par cargaison.

Le président: Donc, environ 200,000 livres.

M. Child: C'est-à-dire 200,000 livres sur 3 millions de livres.

Le président: D'accord, merci.

M. Child: J'aimerais parler quelques instants de la région du nord-ouest du Pacifique, en Californie. À une certaine époque, il y a 25 ans, le Canada était un exportateur relativement important de produits du porc transformés, qu'il envoyait aux États-Unis sous forme de bacon ou de jambons de différentes sortes, dont le bacon de dos, qu'ils appellent le bacon canadien, et un peu de bacon de flanc.

Cette activité commerciale n'existe à peu près plus. En ce qui nous concerne, les Européens, le Danemark, la Hollande, la Pologne, etc., se sont emparés du marché du porc aux États-Unis, en particulier en Californie.

Il y a 15 15 ou 20 ans, les usines américaines, en particulier certaines usines de Chicago, ont produit un bacon de style canadien qui est une assez bonne imitation du nôtre. Le bacon canadien véritable a disparu du marché. Il n'y a plus de débouchés aujourd'hui pour le bacon canadien à cause du produit américain qui porte l'étiquette «de style canadien».

Toutefois, au cours des derniers mois, nous avons jeté un coup d'oeil du côté du marché de la Californie et de la région du nord-ouest du Pacifique. Je parle de notre compagnie. Des occasions s'offrent là-bas, mais elles sont limitées et portent sur des produits spécialisés. Par exemple, le marché californien est un énorme marché pour la vente du boeuf, et la Californie importe son boeuf d'autres états de l'Union.

Nos prix nous empêchent d'exporter notre boeuf là-bas. Nous ne pouvons concurrencer le prix du boeuf américain. Il y a des différences de qualité, mais elles sont petites. Il existerait un marché si nos prix étaient concurrentiels. Si nos coûts étaient suffisamment bas, nous pourrions y effectuer une percée. Gerry pourrait également vous en parler.

Mais, dans la catégorie du boeuf désossé, il existe certains domaines d'activité spécialisés, comme le marché du boeuf haché et celui de quelques autres produits, où nous aurions des chances de faire des affaires. Nous les étudions.

[Texte]

But the whole thing is, if I may use the vernacular, no big deal. I cannot see, all of a sudden, that western Canada is going to find a home in the Pacific Northwest and California for 50% of its meat production. No way.

We will do our best; that is our job; we will do our best. We do not need any government help. We know the customers in Washington, Oregon, and California; we know how to attack that market. We know the agents, and so on. We will be in there, if the price is right, if the quality is right, and if we can find a particular niche. That is what we are trying to do. But it is not an enormous market by any stretch of the imagination.

• 2220

Mr. Althouse: So in effect you are confirming our suspicions that the possibilities for rapid and radical expansion in the red meats in western Canada are not really practical from the point of view of finding a market for that meat then, that the growth will continue to be very slow and very limited in those markets for the reasons you have just outlined.

Mr. Child: The greater part of the growth has to be right here in our own country, and that is not beyond the bounds of possibility. We can produce better products, for example, and capture more of the consumer's fancy as against her buying fish or poultry or cheese or what have you. We are continually working at that, trying to come up with new products, especially on the pork side. There is not much you can do with beef. Beef is beef.

We could try to convince you to have more barbecues in your back yard and that kind of thing, and we could try to convince you to increase the population more than you are doing, but otherwise the domestic market has a certain limitation.

From a selfish point of view, recognizing that limitation we do not think that we as a company have to throw in the sponge; we think what we will try to do is take it away from the other fellow.

There are going to be fewer plants in western Canada in the meat industry, no doubt about that. The strong ones will survive...

The Chairman: Have you a supplementary, Mr. Malone?

Mr. Malone: It is just a question of clarification. You say there will be fewer plants. Am I correct in asking you if you meant fewer plants if it is all paid to the railway or fewer plants irrespective of method of payment?

Mr. Child: I think I said earlier that there will be fewer plants in the near future given the present situation. Now, if the livestock people are correct in what they have been telling this committee, there will be fewer plants still if the Crowsnest

[Traduction]

Mais ce n'est pas grand-chose. J'imagine mal que l'Ouest du Canada puisse soudainement trouver un marché dans la région du nord-ouest du Pacifique et en Californie et y écouler 50 p. 100 de sa production de viande. C'est impossible.

Nous allons faire de notre mieux; c'est notre travail. Nous n'avons pas besoin de l'aide du gouvernement. Nous connaissons les clients dans l'état de Washington, en Oregon et en Californie; nous savons de quelle manière aborder ce marché. Nous connaissons les représentants, etc. Nous aurons une part du marché si nos prix et notre qualité sont concurrentiels et si nous pouvons trouver un créneau. C'est à cela que nous consacrons nos efforts. Mais, il ne s'agit pas d'un marché très vaste, même en le considérant de façon optimiste.

M. Althouse: Alors effectivement vous confirmez nos soupçons suivant lesquels l'éventualité d'une expansion rapide et complète du commerce des viandes rouges dans l'Ouest du Canada n'est pas très pratique sur le plan de la mise en marché de ces viandes à ce moment-là et que pour les motifs que vous venez d'énumérer, la croissance continuera d'être très lente et limitée à ces marchés.

M. Child: La plus grande partie de cette croissance devra se faire ici même dans notre pays et cela n'est pas impossible. Nous sommes en mesure, par exemple, de produire de meilleurs denrées alimentaires et de susciter chez le consommateur autant d'intérêt que pour le poisson, la volaille, le fromage et je ne sais quoi encore. Nous travaillons continuellement à ce résultat, surtout en ce qui concerne le porc, en essayant de sortir des nouveaux produits. Pour ce qui est du boeuf, il n'y a pas grand-chose à faire. Du boeuf c'est du boeuf.

Nous pourrions essayer de vous convaincre, par exemple, de faire plus souvent des grillades en plein air et nous pourrions essayer de vous convaincre d'accroître davantage la population mais à part cela, il faut reconnaître que le marché local est en quelque sorte limité.

En ce qui nous concerne et en dépit de cette limitation, nous ne croyons pas, en tant que société commerciale, qu'il faille nous avouer vaincus. Nous allons tenter de faire concurrence à nos voisins.

Il ne fait pas de doute que l'industrie de la viande dans l'Ouest du Canada comptera moins d'usines. Mais les usines les mieux équipées vont survivre...

Le président: Avez vous une question additionnelle à poser M. Malone?

M. Malone: Je veux simplement demander des précisions. Vous dites qu'il y aura moins d'usines. Ai-je raison de vous demander si vous entendez par là qu'il y aura moins d'usines si tous les montants sont versés pour le réseau ferroviaire ou qu'il y aura moins d'usines peu importe la formule qui est utilisée pour le paiement?

M. Child: Je crois avoir mentionné précédemment qu'il y aura, dans un proche avenir, moins d'usines étant donnée la situation actuelle. Par ailleurs, si les éleveurs qui ont comparu devant le comité ont raison, il y aura moins d'usines si en

[Text]

Pass situation results in less livestock. But that is inevitable. That is the arithmetic.

The Chairman: Mr. Althouse, do you have a final question?

Mr. Althouse: I should try to switch, but I hate to get us off this particular train of thought too far. You stressed if the livestock groups are correct. We have heard in other parts of the country, not this committee but another group that was inquiring into this particular bill, and I expect we will be hearing it again, the opposite kind of point of view that grain production will become uneconomic and only some forms of livestock production . . . We have even had some present briefs that said buffalo production was the only option. We are getting a whole host of analyses.

Has the meat-packing industry or your companies, either of the two before us, done any estimates of their own of the effects?

I note that Mr. Kaumeyer mentions that some of the chief factors facing his company are price competition from other meat products and the changing lifestyles resulting in changing eating habits and diet-consciousness amongst the population and that sort of thing. He seemed to be fairly careful not to offer an opinion of his own or a company opinion on what was going to happen to livestock production in western Canada. He instead offered the point of view of the Department of Agriculture. Mr. Child, on his side, is referring to what other livestock groups are saying.

Have neither of you done your own estimations, and if not, why not?

The Chairman: Mr. Kaumeyer.

Mr. Kaumeyer: Thank you. I think of the points I suggested in our little brief with regard to factors affecting the current conditions in the meat packing industry such as competition within the relative red meat trade, the price competition between pork . . . Of course there is poultry also, and it is no secret that the per capita consumption of poultry is increasing more rapidly than certainly beef, which is basically holding its own. I think pork is maybe declining slightly.

There are a number of factors, and I think that is what Mr. Child may have been alluding to when he said that there were certain factors in the industry today that are causing a total contraction and a rationalization within the industries so far as plant utilization is concerned. So I think we are saying the same thing. Maybe I just used a few little different reasons for its happening.

To answer your question as to our view as to the actual long-term effect on livestock production, I think it is a fact and I think you have probably been presented with the statistics to point out that . . . and Mr. Child also referred to this in his

[Translation]

raison du projet de loi sur le Pas du Nid-de-Corbeau le nombre de bestiaux diminue. Cela est inévitable. C'est arithmétique.

Le président: Vous avez une dernière question à poser, M. Althouse?

M. Althouse: Je devrais changer de sujet mais je ne voudrais pas trop nous éloigner de cet ordre d'idées. Vous avez souligné la possibilité que les éleveurs de bestiaux ont peut être raison. Dans d'autres régions du pays, on a pris connaissance, pas ce comité mais un autre groupe chargé d'étudier ce projet de loi, et je m'attends à ce qu'on en prenne connaissance de nouveau, d'un point de vue contraire suivant lequel la production des céréales ne sera plus rentable et que certains types d'élevage seulement . . . Il y a même certains groupes qui ont présenté des mémoires dans lesquels on dit que la production de bisons est devenue la seule possibilité. Toutes sortes d'études nous ont été présentées.

L'industrie d'emballage des viandes ou vos sociétés, l'une ou l'autre des deux qui sont devant ce comité, ont-elles établi des états estimatifs relativement aux conséquences du projet de loi?

Je note que M. Kaumeyer a mentionné que les principaux facteurs auxquels sa société doit faire face sont la concurrence des prix engendrée par les autres produits de viande et le style de vie différent qui résulte des changements dans les habitudes alimentaires, de la tendance de la population à se mettre au régime et ainsi de suite. Il a semblé faire assez attention à ce qu'il ne donne son opinion personnelle ou celle de sa compagnie sur ce que réserve l'avenir pour l'élevage des bestiaux dans l'Ouest du Canada. Il a préféré nous expliquer la position du ministère de l'Agriculture. Pour sa part, M. Child nous livre les impressions des autres groupes d'éleveurs.

Est-ce que ni l'un ni l'autre d'entre vous n'a-t-il pas fait ses prévisions? Sinon, pur quelle raison?

Le président: M. Kaumeyer.

M. Kaumeyer: Merci. Je réfère aux points que j'ai soulevés dans notre petit mémoire par rapport aux facteurs qui influencent la situation actuelle dans l'industrie de l'emballage des viandes comme la concurrence dans le commerce des viandes rouges, la concurrence des prix du porc . . . Bien entendu, il y a également l'aviculture, et nul n'ignore que la consommation de volailles par personne augmente plus rapidement que la consommation du boeuf laquelle, essentiellement, se maintient. Je pense que la consommation du porc diminue peut-être légèrement.

Il existe un certain nombre de facteurs et je crois que c'est à cela que M. Child faisait peut-être allusion lorsqu'il a dit que certains facteurs dans l'industrie aujourd'hui sont la cause de la diminution complète de la production et de la rationalisation dans les industries, tout au moins en ce qui concerne l'utilisation des usines. Je crois que cela revient au même. J'ai peut-être expliqué la situation d'une façon un peu différente.

En réponse à votre question sur notre point de vue relativement aux conséquences à long terme du projet de loi sur l'élevage de bestiaux, je peux affirmer et je pense que les statistiques qui vous ont probablement été fournies le mon-

[Texte]

comments... the livestock feeder, cattle feeder in western Canada, and particularly in Alberta, has been paying an artificially high price for his grain so that competitively he is...

Mr. Benjamin: What is an artificially high price?

Mr. Kaumeyer: An artificially high price for grain...

Mr. Benjamin: [*Inaudible—Editor*] ... for three years in a row.

Mr. Kaumeyer: That has nothing to do with it. The point is that the price of grain paid here in Alberta by a cattle feeder, as Mr. Child pointed out, is based on the export price less freight, and if the freight is artificially low then by pure logic the price the guy pays for his grain is artificially high. As a result, the cattle feeder in the west, and particularly in Alberta, has been in an uneconomic position for a number of years and been losing money.

Mr. Benjamin: They are losing money, but they are artificially high prices.

Mr. Kaumeyer: In view of that, if you have been following the profitability of cattle feeding in the west it has been a very unprofitable operation for the last number of years. It is not totally because of this situation, but it is a fact that they have been losing money, and if they lose money long enough fewer and fewer people are going to be feeding cattle. That is basically what gets back to the fact that we have had fewer cattle available for slaughter in Alberta for the last two years, and certainly that is going to continue if the subsidy is paid totally to the railway because that effectively means that we have no change in the freight rate structure.

The Chairman: Thank you. Mr. Ferguson.

Mr. Ferguson: Thank you very much, Mr. Chairman. I am very interested in the comments by both Mr. Child and Mr. Kaumeyer here tonight, recognizing that there have been several plant closings in the three western provinces. I reflect back to the 1970s when the world grain price went up and the producers at that time, I guess particularly in Saskatchewan, made the choice of selling their grain rather than feeding it, and we know what happened to the hog industry in Saskatchewan.

This also coincides with what you referred to a little earlier about the consumer preference for other meats, and I would suggest the production end of finished cattle in eastern Canada at present is at stake too because of the price squeeze, not because of feed prices as much as very low returns in the red meat sector. I was getting some figures recently from the Farm Credit Corporation and they indicated that from their calculations you had to have an almost 85% equity in the red meat sector in order to survive today. This would indicate there is a very, very low producer return. What is the volume of your shipments to eastern Canada at the present time?

[Traduction]

trent—M. Child l'a également mentionné dans ses commentaires—que les éleveurs de bestiaux, les éleveurs de l'Ouest du Canada, en particulier ceux de l'Alberta, paie un prix artificiellement élevé pour les céréales de sorte que sur le plan concurrentiel ils sont...

M. Benjamin: Qu'est-ce qu'un prix artificiellement élevé?

M. Kaumeyer: Un prix des céréales artificiellement élevé...

M. Benjamin: [*Inaudible—Editeur*] ... pendant trois années de suite.

M. Kaumeyer: Cela n'a rien à voir. Le fait est que, comme l'a souligné M. Child, le prix des céréales que paie un éleveur de bovins en Alberta est basé sur le coût de l'exportation moins le fret. Si le fret est artificiellement trop bas, il s'ensuit logiquement que le prix que le type doit payer pour les céréales qu'il achète est artificiellement élevé. Par conséquent, l'éleveur de bovins dans l'Ouest, en particulier en Alberta, vit une situation de non-rentabilité depuis quelques années et perd de l'argent.

M. Benjamin: Ils perdent de l'argent mais ces prix sont artificiellement élevés.

M. Kaumeyer: Compte tenu de cette situation, si vous avez suivi la question de la rentabilité de l'élevage des bovins dans l'Ouest, vous avez sans doute constaté que c'est une activité agricole qui depuis les quelques dernières années, est très peu profitable. La situation actuelle n'en est pas la seule cause, mais il est de fait qu'ils ont perdu de l'argent et s'ils continuent à perdre de l'argent pendant quelques années encore, de moins en moins de gens vont faire de l'élevage de bovins. Essentiellement, cela explique le fait que depuis les deux dernières années, le nombre de bovins disponibles pour l'abattage en Alberta a diminué et continuera de diminuer si la subvention est complètement versé au réseau ferroviaire parce que dans les faits, cela veut dire qu'il n'y aura aucune modification dans la structure tarifaire relativement au transport des céréales.

Le président: Merci. M. Ferguson.

M. Ferguson: Merci beaucoup M. le président. Les commentaires de M. Child et de M. Kaumeyer ce soir suivant lesquels il y a eu plusieurs fermetures d'usines dans les trois provinces de l'Ouest m'ont beaucoup intéressés. Cela me fait penser aux années 70 lorsque le prix mondial des céréales a augmenté et que les producteurs en particulier en Saskatchewan, ont décidé de vendre leurs céréales plutôt que de les destiner aux animaux. Nous savons quelle a été conséquence sur l'industrie du porc en Saskatchewan.

Cela coïncide également avec ce que vous avez mentionné précédemment au sujet de la préférence des consommateurs pour d'autres types de viande et j'ajouterais que la production de bovins dans l'Est du Canada connaît actuellement beaucoup de difficultés également en raison des prix, non pas tellement à cause du prix des céréales mais surtout du fait que le secteur des viandes rouges ne rapporte pas de gros bénéfices. J'ai vu récemment certains chiffres publiés par la Société du crédit agricole qui montrent que pour subsister aujourd'hui, une entreprise exerçant dans le secteur des viandes rouges doit avoir une situation nette de 85 p. 100. Ceci indiquerait que le

[Text]

What percentage of your shipments go to eastern Canada at the present time in your two companies?

• 2230

The Chairman: Mr. Bradich.

Mr. Bradich: Over the past five years, the shipments from the west to eastern Canada, in our case, have been declining, basically because of two or three factors. One is economic. It comes back to what we have been talking about, the terms of value, the cost of finishing, the lack of cattle, and the ability to relate the buying of cattle here to fit into the eastern market.

Another factor that is very important to Canada, as far as cattle and beef are concerned, is the fact that cattle now are starting to move into eastern Canada, both cattle and beef, from the midwestern United States. So we do have another competitor to consider, long range. If we are going to put our western livestock producers out of tune, cost-wise, to raise cattle or raise hogs, that is what is going to happen. You will see more cattle or more beef moving from the midwestern United States into Ontario and into Quebec.

The Chairman: Do you want to answer that too, Mr. Kaumeyer?

Mr. Kaumeyer: Yes. In our case, I would suggest that in all forms, both carcass and in so-called boxed beef, probably about 75% of our production moves into eastern Canada.

The Chairman: What do you mean by eastern Canada, Mr. Kaumeyer?

Mr. Kaumeyer: Ontario and Quebec.

The Chairman: That is not eastern Canada; that is central Canada.

Mr. Kaymeyer: Okay. And the Maritimes.

An hon. Member: No one in Upper Canada understands that.

An hon. Member: Guess where he is from.

The Chairman: It is east of western Canada.

Mr. Kaumeyer: Right.

The Chairman: But it is not eastern Canada. All right. I have to get that on the record. I am tired of being tarred with the sins of central Canada.

Mr. Ferguson.

Mr. Ferguson: From now on, Mr. Chairman, I will refer to it as Upper Canada.

Mr. Forrestall: Upper Canada, Lower Canada, and Outer Canada.

[Translation]

rendement du producteur est très bas. Quel est le volume de vos livraisons vers l'est du Canada en ce moment? Quel pourcentage des livraisons de vos deux sociétés se rend à l'est du Canada en ce moment?

Le président: Monsieur Bradich.

M. Bradich: Au cours des cinq dernières années, les livraisons en provenance de l'ouest du Canada vers l'est du Canada, en ce qui nous concerne, ont diminué, en raison surtout de deux ou trois facteurs. Le premier facteur est économique. Cela recoupe ce dont nous parlions plus tôt, soit les éléments de la valeur, du coût de la finition, du manque de bétail et de la capacité d'établir une relation entre l'achat de bétail ici et les normes du marché de l'est.

Un autre facteur de très grande importance pour le Canada, en matière de bétail et de boeuf, c'est l'importation dans l'est du Canada de bétail et de boeuf en provenance des régions du centre ouest des États-Unis. Nous avons donc un autre concurrent à affronter à longue échéance. Si en augmentant les coûts nous empêchons nos producteurs de l'Ouest de faire normalement l'élevage du bétail ou du porc, c'est ce qui se produira. Vous verrez en Ontario et au Québec de plus en plus d'importation de bétail ou de boeuf en provenance du centre ouest des États-Unis.

Le président: Voulez-vous à votre tour répondre à cette question, monsieur Kaumeyer?

M. Kaumeyer: Oui. En ce qui nous concerne, j'estime qu'environ 75 p. 100 de notre production de boeuf, à la fois sous forme de carcasse et de boeuf mis en boîte, se rend vers l'est du Canada.

Le président: Qu'entendez-vous par l'est du Canada, monsieur Kaumeyer?

M. Kaymeyer: L'Ontario et le Québec.

Le président: Il ne s'agit pas de l'est du Canada, mais bien du centre du Canada.

M. Kaumeyer: D'accord... Et des Maritimes.

Une voix: Personne du Haut-Canada ne comprend cela.

Une voix: Essayez de deviner son origine.

Le président: C'est à l'est de l'ouest du Canada.

M. Kaumeyer: C'est juste.

Le président: Mais ce n'est pas l'est du Canada. D'accord. Il fallait établir cela correctement. J'en ai assez d'être mis dans le même panier que le centre du Canada à qui l'on reproche toutes les fautes.

Monsieur Ferguson.

M. Ferguson: À l'avenir, monsieur le président, je parlerai du Haut-Canada.

M. Forrestall: Le Haut-Canada, le Bas-Canada et le Canada périphérique.

[Texte]

Mr. Ferguson: I noted a year ago in late August that Mr. Charles Gracey of the Canadian Cattlemen's Association indicated in a column in *The Globe and Mail* that the spread between the wholesaler and the retailer in the Montreal market was 41¢ a pound more than a comparative spread in the United States. What impact do you feel this unusually large spread in the Montreal market has had on consumption in that area? Has it affected the fact that consumers are turning to other types of meat?

Mr. Child: You can correct me on this, Mr. Ferguson, but I believe that the spread referred to is between the price we charge the retailer and that which the retailer charges the public...

Mr. Ferguson: Yes.

Mr. Child: —or is it from the farm gate price?

Mr. Ferguson: No, no. It is between what the wholesaler receives and what the retailer gets. That is us. We are the wholesaler.

Mr. Ferguson: Okay. You are the wholesaler. The split between you and the consumer, yes.

Mr. Child: We charge the retailer...

Mr. Ferguson: Yes, the price you charge the retailer and...

Mr. Child: —and what he charges the public is 41 cents a pound.

Mr. Ferguson: Forty-one cents a pound.

The Chairman: Forty-one cents a pound or 41%?

Mr. Ferguson: Forty-one cents a pound.

Mr. Child: Sorry, Mr. Chairman.

Mr. Ferguson: And this was a year or two ago?

Mr. Child: This was about a year ago now. It was in August, 1982.

Mr. Ferguson: Yes.

Mr. Child: Well, of course, we have no figures on that. You would really have to have a retailer here to answer that question, because you would have to ask him what does he do with the 41¢ that he adds on to the price he pays us. I suppose he could give you a lot of the factors that go into that, his overhead, his distribution cost, and so on and so on.

We usually suppose that the retail industry adds between 20% and 25% to our price to get the price they charge the public. Mind you, that varies greatly from week to week and product to product, because the retail chains will put on specials on which they will have virtually no markup. But obviously they have to compensate for that by adding a big markup to something else. This is the danger of dealing in averages, I suppose.

The Chairman: Mr. Ferguson, I hope you are going relate this to Bill C-155.

[Traduction]

M. Ferguson: J'ai remarqué l'an dernier, vers la fin août, que M. Charles Gracey de la *Canadian Cattlemen's Association* avait indiqué, dans un article du *The Globe and Mail*, que l'écart entre le grossiste et le détaillant pour le marché de Montréal était de 41 cents plus élevé que l'écart comparable aux États-Unis. Quel impact pensez-vous que cet écart anormalement élevé a eu sur la consommation dans cette région? Peut-on établir un lien avec le fait que les consommateurs se tournent vers d'autres sortes de viande?

M. Child: Vous pouvez me reprendre là-dessus, monsieur Ferguson, mais je crois que l'écart visé est la différence entre le prix que nous chargeons au détaillant et celui que le détaillant charge au public...

M. Ferguson: Oui.

M. Child: ... ou prend-on comme base le prix demandé par le producteur?

M. Ferguson: Non, non. Il s'agit de la différence entre ce que le grossiste reçoit et ce que le détaillant obtient. Il s'agit de nous. Nous sommes le grossiste.

M. Ferguson: D'accord. Vous êtes le grossiste. La différence entre vous et le consommateur, oui.

M. Child: Nous chargeons au grossiste...

M. Ferguson: Oui, le prix que vous demandez au détaillant et...

M. Child: ... et il charge au public 41 cents la livre.

M. Ferguson: Quarante et un cents la livre.

Le président: Quarante et un cents la livre ou 41 p. 100?

M. Ferguson: Quarante et un cents la livre.

M. Child: Désolé, monsieur le président.

M. Ferguson: Et il y a de cela un an ou deux?

M. Child: Cela fait environ un an. C'était en août 1982.

M. Ferguson: Oui.

M. Child: Bien sûr, nous n'avons aucune statistique à ce sujet. Il vous faudrait vraiment demander à un détaillant de répondre à cette question, puisqu'il vous faudrait lui demander ce qu'il fait avec la différence de 41 cents qu'il ajoute au prix qu'il nous paie. Je suppose qu'il pourrait vous donner une liste de facteurs qui entrent en jeu dans ce montant, comme ses frais généraux, ses frais de commercialisation et ainsi de suite.

Nous présumons habituellement que l'industrie de la vente au détail ajoute entre 20 et 25 p. 100 de notre pris pour établir le prix de détail demandé au public. Mais cela varie grandement de semaine en semaine et de produit en produit, en raison des spéciaux qu'annoncent les chaînes de magasins et sur lesquels elles n'ont pratiquement aucune marge brute. Il leur faut manifestement compenser ce manque à gagner en majorant la marge brute sur d'autres produits. C'est là le danger de ne s'occuper que de moyennes, je pense.

Le président: Monsieur Ferguson, j'espère que vous établirez un rapport entre cela et le projet de loi C-155.

[Text]

Mr. Ferguson: Yes, I am.

The Chairman: Okay.

Mr. Child: But to answer that, Mr. Ferguson, I cannot really answer for the retail trade; I cannot answer for their markup.

Mr. Ferguson: It was referred to earlier that there are more cattle coming into Canada from the western United States. It is fiercely picking up. I believe it was part of the testimony here today that there is approximately 85,000 live slaughter cattle being brought into Canada, particularly into Ontario, while, at the same time, from Alberta there are about 25,000 head of feeder cattle and calves sent into the United States.

I believe it was Mr. Towers who indicated earlier that he was in Montana a few days ago, and that their price of barley was higher than it is in Canada. Obviously their costs must be higher in the United States, their feed costs.

I would much prefer to see those 85,000 head of cattle finished in Canada, slaughtered in Canada, and moved down as boxed beef or processed meat. What do you suggest we could do to correct this situation? My colleague was just indicating to me that, for example, Quebec beef production has been picking up in spite of the fact they pay higher feed costs. Where is our system going wrong at the present time when this is happening?

Mr. Child: I think Mr. Bradich should answer most of that question.

But I will challenge the statement about Montana and the price of barley. Cattle—and Mr. Bradich can verify or not verify this... the cattle going into Ontario are going from corn country; they are not going from Montana. They are going from Iowa, Michigan, Illinois, and Indiana, and they are fed on corn, not barley. The cost of barley has nothing to do with it. I would venture an assumption that the reason they are going into Ontario is they are cheaper. In fact, that is the only reason. If they were not cheaper they would not go in. So the cost of raising them is lower than our cost. Len, you could go a little further on that.

Mr. Bradich: I will try. As Mr. Child mentioned, Montana really is not a big, major cattle-producing part of the country. Most of whatever is in that part of the United States would end up going into the Pacific Northwest or into California. The beef going to the east or central Canada as such really comes from the midwest, that is, Iowa, Ohio, Michigan, and so on.

Going back to your original question, I think it turns back to one basic thing, the long-term. I agree with what you are saying. We in Canada, I think, in the case of cattle, are sitting in a very precarious position.

You were saying that feeder cattle and calves are moving down south, being finished off, and bouncing back into

[Translation]

M. Ferguson: C'est bien ce que je ferai.

Le président: D'accord.

M. Child: Mais pour répondre à cette question, monsieur Ferguson, je ne puis vraiment pas répondre au nom des marchands au détail; je ne puis donner les raisons de leur marge brute.

M. Ferguson: On a déclaré il y a quelques instants qu'il y avait une augmentation des importations de bétail au Canada en provenance de l'ouest des États-Unis. C'est un phénomène qui prend de l'ampleur. Je crois que vous avez déclaré devant nous aujourd'hui qu'il y a environ 85,000 têtes de bétail destiné à l'abattoir qui entrent au Canada, en particulier en Ontario, tandis qu'au même moment environ 25,000 têtes de bétail et de veaux d'élevage quittent l'Alberta en direction des États-Unis.

Je pense que c'est M. Towers qui a déclaré plus tôt qu'il était au Montana il y a quelques jours et que le prix de l'orge y était plus élevé qu'au Canada. Manifestement, les coûts du grain de provende doivent être plus élevés aux États-Unis.

J'aimerais beaucoup mieux que ces 85,000 têtes de bétail soient nourries au Canada, tuées au Canada puis expédiées sous forme de boeuf mis en boîte ou de viande de conserve. Quels correctifs suggérez-vous? Mon collègue me soulignait qu'au Québec, par exemple, la production du boeuf a progressé malgré le fait que le grain de provende y coûte plus cher. Où se trouve la faille dans notre système actuel?

M. Child: Je pense que M. Bradich devrait répondre à cette question.

Mais je voudrais contredire la déclaration relative au Montana et au prix de l'orge. Le bétail qui est importé en Ontario—je pense que M. Bradich sera en mesure de le confirmer—provient de régions productrices de maïs, et non du Montana. Il provient des États de l'Iowa, du Michigan, de l'Illinois et de l'Indiana et il a été nourri au maïs et non à l'orge. Le coût de l'orge n'est absolument pas pertinent. Selon moi, la seule raison de leur importation en Ontario, c'est qu'ils sont moins chers. En fait, c'est là la seule raison. S'ils n'étaient pas moins chers, ils ne seraient pas importés. Par conséquent, leur coût d'élevage est inférieur au nôtre. Len, vous pourriez élaborer davantage sur le sujet.

M. Bradich: Je vais essayer. Comme M. Child l'a mentionné, la région du Montana n'est pas un grand producteur de bétail chez nos voisins. La plupart du bétail qui se trouve dans cette région des États-Unis irait vers le nord-ouest, sur la côte du Pacifique, ou vers la Californie. Le boeuf qui est importé par l'est ou le centre du Canada provient en fait du centre ouest des États-Unis, soit l'Iowa, l'Ohio, le Michigan et ainsi de suite.

Pour revenir à votre question de départ, je pense qu'il faut se concentrer sur une chose centrale, la planification à longue échéance. Je suis d'accord avec ce que vous affirmez. En matière de bétail, le Canada est dans une position très précaire.

Vous affirmiez que du bétail et des veaux d'élevage sont expédiés vers le sud, où ils sont élevés, pour être réexpédiés par

[Texte]

Canada. The question is: Why can we not do it ourselves? Well, one of the long-term keys to this is the very thing we are talking about, the Crow rate. As Mr. Kaumeyer explained earlier, and as Mr. Child explained earlier, unfortunately, the western Canadian cattle feeder is put at a disadvantage since the very cost factors are built into it because of the Crow rate. This will continue to escalate if we allow this to carry on and go to the degree that we are talking about today.

So, for the good of Canada—I am not talking about east or west or whatever the case may be—the fact is, we have the cattle, we have the land, and we have the grain. But we are putting in subsidies, unnatural subsidies, within the framework of the Canadian meat and cattle livestock industry.

The Chairman: Thank you. Thank you, Mr. Ferguson.

• 2240

Mr. Ferguson: Mr. Chairman, I have one minor question. Can you give us the difference in costs of transportation between your boxed beef and carcass beef in refrigerated cars? What is the savings in terms of a carcass through sending it in a box?

The Chairman: I think that is already on the record, Mr. Ferguson, but I will allow one of the witnesses to reply if they wish.

Mr. Bradich: Thank you, Mr. Chairman. I do not have a direct answer in terms of cents per pound but, obviously, if you are going to be shipping boxed beef, you would probably ship 75% to 80% of the carcass, rather than ship sides of beef or quarters of beef where you are shipping 100%. So obviously, in the cost of transportation, there is a savings in that process of boxed beef versus conventional beef.

The Chairman: Thank you. A final word tonight goes to Mr. Hargrave.

Mr. Hargrave: Thank you, Mr. Chairman. I would like to address a single question to each of Mr. Kaumeyer and Mr. Child, if I may. I would like to say to Mr. Kaumeyer first of all that, in the interests of brevity, I think you omitted, perhaps with due modesty, to give just a little more background of L.K. Resources Ltd. I would like to remind this committee that the initials, L.K., in the name L.K. Resources Ltd. is one of the oldest cattle brands in Alberta. It belonged, and still does, to the late Charlie McKinnon and his family ranch. That is correct, is it not, Mr. Kaumeyer?

Mr. Kaumeyer: Right.

Mr. Hargrave: It is a very well known cattle ranch that must be approaching 100 years since its beginning, or very close to that I am sure. And I mention that in particular because that beginning of a cattle ranch which is still operating must be one of the very few, if not the only, fully integrated operation beginning right with the cow-calf, feedlot, processing, meat-packing end of it—all under the heading now of L.K. Resources Ltd. I take it, eh? I think that is rather an interesting insight which the committee should find interesting.

[Traduction]

la suite au Canada. La question qui se pose est la suivante: pourquoi ne pouvons-nous pas nous en occuper nous-mêmes? L'un des éléments clés de la solution à long terme est l'objet même de nos discussions, soit le tarif du Nid-de-Corbeau. Comme l'ont déjà expliqué MM. Kaumeyer et Child, l'éleveur de bétail de l'Ouest canadien est malheureusement désavantagé en raison des coûts que représente pour lui le tarif du Nid-de-Corbeau. La situation ne fera qu'empirer si nous laissons se reproduire ce dont nous parlons aujourd'hui.

Ainsi, pour le bien du Canada—je ne parle pas ici d'est ou d'ouest ou d'autres désignations—il est un fait que nous avons le bétail, la terre et le grain. Mais nous ajoutons des subventions, des subventions artificielles, dans le contexte de l'industrie canadienne de la viande et du bétail d'élevage.

Le président: Merci. Merci, monsieur Ferguson.

M. Ferguson: Monsieur le président, je voudrais poser une toute petite question. Pouvez-vous nous dire la différence entre le coût du transport dans des wagons réfrigérants du boeuf mis en boîte et celui de la carcasse de boeuf? Combien économise-t-on en envoyant une carcasse dans une boîte?

Le président: Je pense que ces renseignements ont déjà été donnés, monsieur Ferguson, mais j'autorise l'un des témoins à répondre à cette question si l'un d'entre eux le veut bien.

M. Bradich: Merci, monsieur le président. J'ignore combien il en coûte exactement par livre, mais, de toute évidence, si vous expédiez du boeuf en boîte, vous enverriez probablement 75 à 80 p. 100 de la carcasse, plutôt que des côtés ou des quartiers de boeuf, c'est-à-dire 100 p. 100. Ainsi, manifestement, le transport du boeuf mis en boîte permet d'économiser par rapport au transport classique.

Le président: Merci. Le mot de la fin revient ce soir à M. Hargrave.

M. Hargrave: J'aimerais, si vous me le permettez, poser une question à MM. Kaumeyer et Child. Premièrement, je voudrais dire à M. Kaumeyer qu'il a omis, par souci de concision et peut-être en raison d'une juste modestie, de donner plus de détails sur L.K. Resources Ltd. J'aimerais rappeler au Comité que les initiales, L.K. dans le nom de L.K. Resources Ltd., représentent l'une des marques de bétail les plus anciennes en Alberta. Elle appartenait, et appartient encore, à feu Charlie McKinnon et au ranch familial. C'est exact, n'est-ce pas, monsieur Kaumeyer?

M. Kaumeyer: Oui.

M. Hargrave: Il s'agit d'une ferme bovine très connue qui doit bien exister depuis 100 ans, ou près de 100 ans, j'en suis certain. Je mentionne ce détail en particulier parce que cette ferme bovine, encore en activité, est l'une des rares exploitations, sinon la seule, à prendre en charge toutes les étapes, à commencer par l'élevage des génisses, le parc d'engraissement, le conditionnement, la salaison et la conserverie de la viande, tout cela sous la raison sociale de L.K. Resources Ltd., n'est-ce pas? Je pense qu'il s'agit d'une perspective assez intéressante qui devrait retenir l'attention du Comité.

[Text]

That leads into this comment and question. I know that Mr. Kaumeyer has been very much involved with the whole operation, especially the processing and meat-packing end of it. I would like to ask him if he would care to comment on when he has seen the total operation—he is familiar with it—would it be fair to assume that currently the packing side of the L.K. Resources Ltd. operation and, perhaps, the processing side of it, probably are going through the most difficult phase right now. Is that essentially correct, Mr. Kaymeyer, or would you care to comment?

Mr. Kaumeyer: Mr. Hargrave, I think you have put your finger on certainly the area of our activities that are probably the least profitable over, I would say, the past 12 months or, maybe, even 18 months. I think it is a fact that the meatpacking industry in Canada for that past period of time probably has been going through one of the most difficult periods in the history of the industry.

The industry is noted to be sort of cyclical. There are good times and bad times, but normally over a period of 12 months, if you are running an efficient operation you are going to have a profitable operation. But during the past 18 months, the industry as a whole has been in a negative margin position. To some extent this has been as a result of the fact that the numbers of cattle being imported into Ontario provide the eastern packers with an opportunity to buy cattle as cheaply as we can here in the west. So we have to contend with the difference in freight rates, which is totally a cost or a negative margin to the western packer. So you are very correct in saying that the meatpacking and processing industry has been in very difficult times for that last period of time.

Mr. Hargrave: I have one more question on the same thing. Is L.K. Resources Ltd. involved in hog operations at all?

Mr. Kaumeyer: No; we have no involvement in the hog business at all.

Mr. Hargrave: Thank you, Mr. Kaumeyer. I would like now to say to Mr. Child that I think this committee here today is privileged indeed to hear your comments, not only in that two-page brief you presented, but as a very well-known businessman in western Canada for many many years who is always involved in business and especially in the packing industry, in the food industry, I think we were privileged indeed to hear your comments. I certainly appreciated them and I would say this: I would single out that second paragraph on the second page of your brief, which probably says it more succinctly and straightforwardly and accurately than anything else we have heard all day today. I think you have said it very nicely and appropriately there, and I want to draw your attention to it.

My question to you, Mr. Child, is this. I have heard you reported and I have heard you on other occasions commenting about the current packing industry and the processing industry

[Translation]

Cela m'amène à la question et au commentaire suivants. Je sais que M. Kaumeyer a participé étroitement à toutes les étapes de l'activité, surtout au conditionnement, à la salaison et à la conserverie de la viande. J'aimerais qu'il confirme s'il est vrai que, d'après ce qu'il sait de toute l'activité, avec laquelle il est familier, le secteur de la salaison et de la conserverie de la viande de *L.K. Resources Ltd.*, et peut-être celui du conditionnement, traversent actuellement la période la plus difficile de toute leur histoire. Est-ce essentiellement juste, monsieur Kaumeyer, ou voudriez-vous commenter cette supposition?

M. Kaumeyer: Monsieur Hargrave, je pense que vous avez identifié l'un de nos secteurs d'activité qui a été probablement le moins rentable depuis, je dirais, les 12 derniers mois, ou peut-être les 18 derniers mois. C'est un fait que l'industrie de la salaison et de la conserverie de la viande au Canada a vécu pendant cette période les moments les plus sombres de toute son histoire.

L'industrie a la réputation d'être assez cyclique. Elle traverse de bons et de mauvais moments, mais habituellement, au cours de 12 mois, une exploitation efficace est également rentable. Mais au cours des 18 derniers mois, l'ensemble de l'industrie a été dans le creux de la vague. Dans une certaine mesure, cette situation est imputable au fait que le nombre élevé de bestiaux exportés en Ontario permettent aux compagnies de salaison et de conserverie de l'Est d'acheter des bestiaux à un prix aussi bas que nous dans l'Ouest. Nous devons donc nous battre contre cette différence dans les taux du transport de marchandises, qui est un coût ou une marge déficitaire pour les compagnies de l'Ouest. Vous avez donc raison de dire que l'industrie du conditionnement, de la salaison et de la conserverie de la viande a été en crise au cours des derniers mois.

M. Hargrave: Je voudrais poser une dernière question à ce sujet. *L.K. Resources Ltd.* a-t-elle quelque chose à voir avec l'industrie du porc?

M. Kaumeyer: Non, absolument rien.

M. Hargrave: Merci, monsieur Kaumeyer. J'aimerais maintenant dire à M. Child qu'à mon avis, le Comité réuni aujourd'hui a beaucoup de chance d'entendre vos commentaires, non seulement ceux que contient le mémoire de deux pages que vous avez présenté, mais également vos observations en qualité d'homme d'affaires bien connu dans l'Ouest du Canada depuis de nombreuses années et oeuvrant toujours dans le monde des affaires, particulièrement dans l'industrie de la salaison et de la conserverie de la viande, dans l'industrie alimentaire. J'ai beaucoup apprécié votre exposé. Je soulignerais le deuxième paragraphe de la deuxième page de votre mémoire, qui décrit la situation probablement plus succinctement, directement et justement que tout ce que nous avons entendu ici aujourd'hui. Je pense que vous avez fait une description très appropriée et j'aimerais attirer votre attention sur elle.

Voici ma question, monsieur Child. Je vous ai entendu maintes fois, aujourd'hui et dans le passé, parler de l'état actuel de l'industrie du conditionnement, de la salaison et de la

[Texte]

and in particular I think in western Canada on more than one occasion, regarding the excess capacity which certainly makes sense and so on. But are we still having severe competition problems, if you like, in the western Canadian meatpacking and processing industry, especially with our American competitors because of the distinct advantage they enjoy because of their labour costs? Is that still a factor, or are we getting out of that situation now?

Mr. Child: Oh, you have got me into something now if you want to talk about labour costs.

Mr. Hargrave: But it is a very real thing, is it now?

Mr. Child: Of course it is; of course it is. I would like to stay all night and talk about it.

The Chairman: You might wear out your welcome if you decided to stay all night, Mr. Child.

Mr. Hargrave: Do not let the chairman scare you off.

Mr. Child: I will try to be as factual and as brief as possible on this. The discrepancy between Canadian labour rates in the meatpacking industry for the most part, for most companies, and those in the United States, is not declining. It is growing. It is growing because, in the United States, the unions are not nearly as strong as they are here. It is also because a large number of plants in the United States within the past two years either have closed or been threatened with closing and, as a result, there have been very substantial rollbacks of wage rates in the American meatpacking industry.

There have also been some instances where meatpacking companies have gone into receivership in the United States and, by doing so, have cancelled their labour contracts and then have said, All right, we will re-open at 40%, 50% or 60% of the rates that we were previously paying with no fringe benefits.

We are operating in Canada with much higher rates which, if we were segmented . . . if the United States, as far as the meat industry is concerned, stayed within itself and if we stayed in our own domestic market, it would not make an awful lot of difference. The Canadian consumer would be paying more for meat from a cost standpoint than the American consumer would, but there would be very little interaction. At the present time there is not a great deal of interaction between the two countries, but we are finding this: that where we were shipping certain meat items into the Seattle area, we are no longer able to compete in that market with Cudahy who have had a rollback in their wages. In fact, I am told that if you take our total cost including fringe benefits, and their total cost including fringe benefits, that their total cost is about 50% of ours. Now that is secondhand, and I am giving it to you . . .

• 2250

The Chairman: I would like to interrupt here, because again I am having a little bit of difficulty relating this to Bill C-155.

[Traduction]

conserverie de la viande, et en particulier, je crois, dans l'Ouest du Canada et plus d'une fois, de capacité excédentaire, ce qui a certainement du sens, et ainsi de suite. Mais l'industrie du conditionnement, de la salaison et de la conserverie de la viande dans l'Ouest du Canada est-elle encore aux prises avec de graves problèmes de concurrence, surtout avec nos concurrents américains étant donné l'avantage dont ils jouissent en raison de leurs coûts de main-d'œuvre? Est-ce encore un facteur ou avons-nous réglé ce problème?

M. Child: Voilà un sujet que je pourrais traiter pendant des heures.

M. Hargrave: Mais c'est un facteur très réel, n'est-ce pas?

M. Child: Bien sûr. J'aimerais rester ici toute la nuit pour en parler.

Le président: Nous serions alors peut-être moins heureux de vous avoir accueilli, monsieur Child.

M. Hargrave: Ne laissez pas le président vous faire peur.

M. Child: Je me contenterai de citer des faits aussi brièvement que possible. L'écart entre les coûts de main-d'œuvre au Canada dans l'industrie de la salaison et de la conserverie de la viande, dans la plupart des compagnies, et ceux en vigueur aux États-Unis, n'est pas comblé. Au contraire, il s'élargit parce qu'aux États-Unis, les syndicats ne sont pas aussi forts qu'ici. Cela est également dû au fait qu'un grand nombre d'usines ont fermé au cours des deux dernières années ou sont sur le point de fermer. Il s'est ensuivi de considérables baisses forcées des salaires dans l'industrie de la salaison et de la conserverie de la viande aux États-Unis.

Dans certains cas, en outre, les compagnies de salaison et de conserverie de viande aux États-Unis ont fait faillite et, ce faisant, ont annulé leurs contrats de main-d'œuvre. Elles ont offert ensuite de rouvrir leurs portes en donnant 40 p. 100, 50 p. 100 ou 60 p. 100 des taux de rémunération antérieurs, sans avantages sociaux.

Nous payons au Canada des salaires beaucoup plus élevés qui, si nous étions fragmentés . . . si l'industrie américaine de la salaison et de la conserverie de la viande ne débordait pas de son marché et si nous faisions de même, il n'y aurait pas une grande différence. Le consommateur canadien paierait sa viande plus cher que le consommateur américain, mais l'interaction serait minime. À l'heure actuelle, il n'y a pas beaucoup d'interaction entre les deux pays, mais nous avons constaté que même si nous expédions des morceaux de viande dans la région de Seattle, nous ne pouvons plus concurrencer Cudahy dans ce marché puisque les coûts de main-d'œuvre de cette compagnie ont énormément chuté. De fait, on m'a dit que si l'on compare notre coût total, y compris les avantages sociaux, et leur coût total, y compris les avantages sociaux, on s'aperçoit qu'il leur en coûte moitié moins que nous. Ce sont des renseignements de seconde main que je vous donne . . .

Le président: Permettez-moi de vous interrompre, car j'ai de la peine à voir le lien avec le Bill C-155.

[Text]

Mr. Hargrave: Well, Mr. Chairman, with respect, after all . . .

The Chairman: No, go ahead and educate me.

Mr. Hargrave: —these three gentlemen were invited to present their comments primarily on the meat packing and processing industry to this meeting.

The Chairman: As it relates to Bill C-155.

Mr. Hargrave: Well, sure. I suggest that this is very appropriate. If we are going to lose some more packing plants—which I am sure is inevitable—and there is a relationship, at least in part, to the implications that flow from Bill C-155, you bet it relates to it.

The Chairman: If the implication is there, yes, I would certainly agree; but I have not connected that yet.

Mr. Hargrave: I have one more brief question, if I may, Mr. Chairman.

The Chairman: Yes, Mr. Hargrave.

Mr. Hargrave: That is, I would like to ask Mr. Child if this situation that he has just explained to the committee is a disadvantage that the packing industry in Canada is faced with. Is it due right across Canada, or is it more so in western Canada than it is in central Canada?

Mr. Child: The situation, for the most part, is right across Canada, because in the major meat-packing companies—and there are only three or four—we have master contracts. So Canada Packers has to pay the same wage rate in Charlottetown, Prince Edward Island—which is way above what the fishermen get and so on—that they pay in Toronto or in Vancouver. We are in the same boat; we pay the same wage rates right across the country.

By and large, the smaller companies follow our pattern. The smaller companies do not have the fringe benefits that we have, such as pension plans and so on, but the wage rate structure, the simple wage rate structure, is very close to what the large packers pay.

The Chairman: You wanted a supplementary, Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, it is a bit on a personal note, but since the matter of labour and wages came up . . .

The Chairman: On Bill C-155.

Mr. Benjamin: Are you the Mr. Child that a very good close friend of mine talks about, Clarence Lyons, from the Food and Allied Workers?

Mr. Child: Sure; we are old friends, Clarence and I.

Mr. Benjamin: I just wanted to say, for the information of the committee—and I do not think Mr. Child would mind my saying this—that Clarence Lyons is a hard-nosed bargainer since the days of the original packing house workers, and has

[Translation]

M. Hargrave: Eh bien, monsieur le président, avec tout le respect que je vous dois, après tout . . .

Le président: Non, allez-y et éclairez-moi.

M. Hargrave: . . . Ces trois messieurs ont été invités à présenter leurs commentaires devant ce comité au sujet de l'industrie de la salaison, de la conserverie et du conditionnement de la viande.

Le président: Dans la mesure où il y a un lien avec le Bill C-155.

M. Hargrave: Oui, évidemment. J'affirme que c'est très pertinent. Si nous devons perdre encore quelques salaisons et conserveries de viande, ce qui j'en suis sûr est inévitable, il y a donc un lien, du moins une relation partielle, avec les répercussions du Bill C-155. Alors vous pensez s'il y a un rapport.

Le président: Bon, s'il y a un lien, je veux bien, mais je n'ai pas encore établi le rapport.

M. Hargrave: Si vous permettez, monsieur le président, j'ai encore une brève question.

Le président: Oui, monsieur Hargrave.

M. Hargrave: J'aimerais demander à M. Child si la situation qu'il vient d'exposer au comité, constitue un désavantage pour l'industrie de la salaison et conserverie de la viande au Canada. La situation s'étend-elle à tout le pays ou s'agit-il d'un phénomène plus accentué dans l'ouest du Canada, que dans la partie centrale?

M. Child: La situation s'étend en grande partie à tout le Canada parce que les principales compagnies exploitant des salaisons et conserveries de viande, et elles ne sont que trois ou quatre, ont signé des conventions collectives de base. Ainsi, Canada Packers doit payer le même taux salarial à Charlottetown (Île-du-Prince-Édouard), ce qui est beaucoup plus que ce que recevoient les pêcheurs, qu'à Toronto ou Vancouver. Nous sommes tous dans la même situation. Nous payons le même taux salarial dans tout le pays.

Généralement parlant, les compagnies plus petites suivent notre exemple. Elles n'offrent pas les avantages sociaux, comme les plans de retraite, que nous offrons, mais l'échelle salariale ressemble beaucoup à celle des compagnies plus importantes.

Le président: Vous voulez poser une question supplémentaire, monsieur Benjamin?

M. Benjamin: Monsieur le président, il s'agit d'une question un peu personnelle, mais puisque la question de la main-d'œuvre et des salaires est soulevée . . .

Le président: À propos du Bill C-155?

M. Benjamin: Êtes-vous le M. Child dont parle l'un de mes très bons amis, M. Clarence Lyons de *Food and Allied Workers*?

M. Child: Bien sûr, nous sommes de vieux amis.

M. Benjamin: Afin d'éclairer le comité, j'aimerais juste dire, et je ne crois pas que M. Child m'en voudra, que Clarence Lyons, qui est un redoutable négociateur depuis l'époque des premiers travailleurs dans les établissements de conditionne-

[Texte]

told me on more than one occasion that the most honest, straightforward, living-up-to-his-word person that he ever negotiated with across the bargaining table was Mr. Child.

Mr. Child: That must make up for a lot of fights we have had.

Mr. Benjamin: He said you had a lot of fights.

The Chairman: Well, I do not see that is related to Bill C-155, but I think it is a good note on which to end this part of our hearings.

Before I thank the witnesses, I have two housekeeping things. Is it the wish of the committee that the briefs presented by the Canadian Chemical Producers' Association, Sultran Limited . . .

The Clerk of the Committee: They read their brief.

The Chairman: I am sorry; Sultran read their brief, so we do not need to append that. Burns Foods Limited, and L.K. Resources Limited be appended to this day's proceedings?

Some hon. Members: Agreed.

The Chairman: I simply want to advise members of the committee and our staff that I would like to meet with them in the Mahogany Room immediately following the adjournment of this meeting. It is just around the corner from this one on the same floor.

I would like on behalf of the committee, Mr. Child and Mr. Kaumeyer, to thank you and your associates for your appearance here tonight. I do not think I would be overstating the situation if I said you were very forthright and frank. We certainly understand your point of view and we thank you for coming and presenting it.

Mr. Child: Thank you, Mr. Chairman; and thank you members of the committee.

Mr. Benjamin: On a point of order.

The Chairman: Just a minute.

Mr. Benjamin: The other submission that is on the list . . .

The Chairman: Just a minute; I was just about to determine that.

I would now call the representative or representatives of the Communist Party of Canada, Alberta. Is there anybody here representing that party? If there is not, the committee is . . .

Yes, Mr. Elzinga, on a point of order.

Mr. Elzinga: On a point of order, Mr. Chairman, in reading through this submission from the Communist Party of Canada, one cannot help but note the similarity, if not the exact wording, as it relates to their position and the NDP position. I was curious as to whether Les Benjamin had anything to do with the drafting of this paper.

The Chairman: I will give Mr. Benjamin an opportunity to answer that one.

[Traduction]

ment, m'a dit à plusieurs reprises que M. Child était la personne la plus honnête, la plus directe et celle qui tenait le mieux sa parole de toutes les personnes avec lesquelles il a négocié.

M. Child: Voilà qui compense pour les nombreux désaccords que nous avons eus.

M. Benjamin: Il a dit que vous aviez eu de nombreuses divergences.

Le président: Bon, je ne vois pas de rapport avec le Bill C-155, mais cette remarque est bien dans la note pour conclure cette partie des audiences.

Avant de remercier les témoins, j'ai deux remarques d'ordre administratif. Le comité souhaite que les mémoires présentés par l'Association canadienne des fabricants de produits chimiques, *Sultran Limited* . . .

Le greffier du Comité: Ils ont lu leur mémoire.

Le président: Excusez-moi, les représentants de Sultran ont lu leur mémoire, donc il n'est pas nécessaire de l'annexer. Les mémoires de *Burns Foods Limited* et de *L.K. Resources Limited* seront annexés au compte-rendu d'aujourd'hui?

Des voix: Entendu.

Le président: J'aimerais simplement aviser les membres du comité et notre personnel que je voudrais les rencontrer au salon Mahogany dès que la séance sera levée. En sortant d'ici, vous tournez, c'est sur le même étage.

Au nom du comité, j'aimerais remercier MM. Child et Kaumeyer ainsi que leurs associés d'être venus ce soir. Je ne crois pas exagérer en disant que vous avez été très directs et francs. Nous comprenons certainement votre point de vue et nous vous remercions d'être venus l'exprimer.

M. Child: Merci à vous monsieur le président et merci au comité.

M. Benjamin: Je soulève une question d'ordre.

Le président: Un instant.

M. Benjamin: L'autre mémoire sur la liste . . .

Le président: Un instant, j'allais disposer de la question.

J'aimerais appeler maintenant le ou les représentants du Parti communiste du Canada (Alberta). Y a-t-il un représentant de ce parti ici? S'il n'y en a pas, le comité . . .

Oui, monsieur Elzinga, une question d'ordre.

M. Elzinga: Je soulève une question d'ordre, monsieur le président. À la lecture de ce mémoire présenté par le Parti communiste du Canada, il est difficile de ne pas remarquer la similarité, sinon la similitude, entre son point de vue et celui du NPD. J'aimerais savoir si Les Benjamin a collaboré à la rédaction de ce document.

Le président: Je donne la parole à M. Benjamin pour qu'il réponde à cette question.

[Text]

Some hon. Members: Tomorrow.

The Chairman: Mr. Benjamin, as briefly as Mr. Elzinga.

Mr. Benjamin: Of course, Mr. Chairman.

I was hoping there would be a fellow here from the CPP of Alberta so I could take him on. But for the information of Mr. Elzinga, who may not have done his homework, I can pick out several paragraphs in this submission that people from all parties in Parliament have said. What is in here is stuff we have heard from all members from all parties, ad nauseam.

The Chairman: Mr. Loiselle, on the same point.

Mr. Loiselle: On a point of order, I would like just to make sure—like the author of the book, you know—if there is no relation of family between the unsigned author of this brief from the Communist Party and my good friend Benjamin.

Mr. Benjamin: I was fighting communists when you were in diapers.

The Chairman: The meeting is adjourned until 9.00 a.m. tomorrow.

[Translation]

Des voix: Demain.

Le président: Monsieur Benjamin, aussi brièvement que M. Elzinga.

M. Benjamin: Bien sûr, monsieur le président.

J'espérais qu'un représentant du Parti communiste de l'Alberta vienne pour lui poser des questions. Pour la gouverne de M. Elzinga, qui s'est peut-être mal préparé, je remarque que plusieurs paragraphes de ce mémoire reprennent des déclarations faites par tous les partis au Parlement. Ce mémoire rassemble des déclarations qu'ont faites tous les membres de tous les partis, ad nauseam.

Le président: Monsieur Loiselle, sur la même question d'ordre.

M. Loiselle: Je soulève une question d'ordre. J'aimerais m'assurer, comme l'auteur du livre, vous savez, s'il y a des liens familiaux qui unissent l'auteur inconnu de ce mémoire du Parti communiste. et mon bon ami Benjamin.

M. Benjamin: Je luttais déjà contre les communistes alors que vous étiez encore aux couches.

Le président: La séance est levée jusqu'à 9 heures demain.

APPENDIX "TRPT-56"

GOVERNMENT OF ALBERTA

SUBMISSION TO THE HOUSE OF COMMONS
STANDING COMMITTEE
ON TRANSPORT

AUGUST, 1983

The Western Grain Transportation Act, Bill C-155

The real request of the West
is not special privilege, but
the removal of unnecessary
obstacles to growth.

Peter Lougheed
July 1973

What the West now asks of us, their
Government, is not subsidies to
survive. It is not a charter to
go its own way, regardless of the
national good. Rather, what the
West wants, is a fair deal — wider
choice and opportunity within the
West, and a fair chance to build
a West which will be an integral part
of a stronger and more progressive
Canada.

Pierre Elliot Trudeau
July 1973

INTRODUCTION

Alberta is pleased that the Standing Committee on Transport has met in Edmonton, prepared to make a conscious and determined effort to improve Western Canada's prospects for economic development and to encourage improvement and efficiency in the grain handling and transportation system.

Despite having many significant opportunities, Alberta's economy faces an ongoing challenge — transportation. The province is located farther from tidewater, without direct water access, than most of its world competitors. In order for Alberta to compete effectively, the province requires the most cost-efficient and productive transportation system possible. No other challenge has similar implications for Alberta or Western Canada, and unless this transportation challenge is soon met, opportunities and associated economic benefits may be lost.

Agricultural Profile

Primary Production

With more than 50 million arable acres, Alberta has approximately 30 percent of Canada's farmland. Each year, additional land is brought into production through land clearing and breaking. It is estimated that another 10-20 million acres in Alberta could be brought under cultivation.

The trend in Alberta, as in all of Canadian agriculture, is to larger farms through consolidation. Technological change now allows producers to successfully operate considerably larger farms than was possible 20 years ago. In addition, total crop production has increased sharply over the same period. Farmers in Western Canada produced nearly 20 million tonnes of crop products in 1961. By 1981, this total had risen to more than 60 million tonnes. Crop production from Alberta alone accounted for 24 percent of the Canadian total in 1981.

Increases in livestock production have also been significant. Alberta's share of national cattle and calf production has increased substantially from 1961 to 1981. Producers in Alberta maintain nearly one-half of Western Canada's cattle and calves, or one-third of the Canadian total.

In contrast to cattle, Western Canada's share of hog production has declined from 48 percent in 1961 to 29 percent in 1981, even though the national herd grew by 320,000 head. Hog production in Alberta has experienced the same decline. Alberta's share of Canadian pork production dropped from 20 percent in 1961 to 12 percent in 1981.

Farming in Alberta is big business today. Alberta and Canadian farmers compete on world grain markets and on a North American livestock market. Alberta's primary agricultural exports have been estimated at more than \$2 billion per year.

Processing

Food processing ranks third in Alberta's manufacturing sector, contributing more than \$3.5 billion annually to the Alberta economy. Animal slaughter and meat processing represent approximately one-half of this value, while dairy and oilseed processing each constitute 10 percent.

Commodity processing in Alberta is dominated by meat processing companies which ship more than 80 percent of their output out of the province. Another major component of Alberta's processing sector is oilseed processing, involved mainly with crushing canola seed into oil and high protein meal. Although Western Canada exports canola oil and meal to foreign countries, Central Canada is the province's major market for canola oil.

A greater processing capability is gradually developing within the province. However, many companies lack the technical, financial and the managerial skills possessed by firms in proximity to major population centers. Despite these drawbacks, Alberta firms provide top-quality, innovative products which trade on international markets.

History of the Statutory Rate

The Crow's Nest Pass Agreement

As early as 1849 a transcontinental railway was advocated to help settle the Prairies and to bind Central and Western Canada into one economic and political union. When British Columbia entered Confederation in 1871, it did so on the condition that a rail link would be built between Eastern Canada and the Pacific Coast. This provided the impetus for construction of a transcontinental railway.

In 1881, the Government of Canada entered into an agreement with the Canadian Pacific Railway to build the transcontinental line by 1891, and to keep it in efficient operating condition thereafter. As

part of the agreement, the railway would be allowed to earn up to a 10 percent return on its investment without the federal government exerting control over its freight rates. The railway was completed in 1885, thanks in part to subsidies and grants provided by the Dominion Government as well as private investment supplied by the CPR.

From the early 1880's, British Columbia's Kootenay region was known to be rich in mineral resources. Due to limited access, development had been slow. The natural access point to the area was Spokane, Washington. The desire to exploit the Kootenays' economic potential, combined with apprehension about potential American influence, created an environment conducive to the federal government subsidizing a Canadian rail line to the region.

The CPR received a grant of \$11,000 per mile to build a rail line from Nelson, B.C. to Lethbridge, Alberta and agreed to fixed limits on rates for a short, prescribed list of commodities, thereby forestalling the general rate regulation sought by the federal government. This was the Crow's Nest Pass Agreement of 1897. This agreement stimulated regional economic development and at the same time gave the federal government some control of CPR rates, which the 1881 Agreement had specifically precluded.

The 1897 Agreement set out a number of provisions and obligations. Of primary importance was the establishment of a ceiling on rates for specified westbound goods and a 3¢ per cwt. reduction on eastbound grain and flour from all points west of the Lakehead. As required, the CPR reduced grain and flour rates over the next two years, the final reduction taking effect in September 1899.

Almost immediately, the Crow Rates were subjected to change. Responding to lower grain rates charged by the Canadian Northern Railway, the CPR lowered its rates by 4¢ per cwt. below the rate limit set in the Agreement. In 1918, the federal government, under the authority of the **War Measures Act**, allowed CPR rates to rise above the agreed limit. Following the war, rapid inflation prompted the federal government to allow the freight rate on grain and flour to continue to rise.

The Rate Becomes Statutory

The recession of 1921 depressed grain prices dramatically, resulting in a general call from the West for a return to the terms of the Crow's Nest Pass Agreement. The CPR was unwilling to lower its rates. Parliament, however, reaffirmed the Agreement. The Crow Rates became effective again in 1922, with the exception of the higher rates for westbound goods which were extended to 1924.

When the suspension ended, the CPR argued that the Crow Rates should apply only to those points which existed at the time of the 1897 Agreement. The Supreme Court of Canada confirmed this interpretation, but the federal government viewed the implications as politically unacceptable. Thus, in 1925, Parliament made the Crow Rates statutory requirements under the Railway Act and extended their application to all delivery points for all railways from the Prairies to the Lakehead. The Crow Rates had become the Statutory Rate.

More changes were to come. Shipments through Vancouver became eligible for the Statutory Rate in 1927. Churchill shipments became eligible in 1931. At various times since, additions have been made to the list of commodities moved under the Statutory Rate. The most recent addition was made in 1961 when rapeseed (canola) was defined as a "grain".

These piecemeal additions have resulted in a number of anomalies in the present Statutory Rate structure. These anomalies include the different costs for shipping raw oilseed versus its processed products and different transport costs for shipping rapeseed meal east to Thunder Bay versus west to Vancouver. There are also different transport costs for shipping other grains. Published Statutory Rates contain at least 330 freight rate anomalies i.e. not distance related.

Statutory Rate Reviews

Over the years, the impact of the Statutory Rate on the Prairie economy has been extensively examined. The MacPherson Royal Commission of 1958 found the railways were losing money transporting grain at the Statutory Rate. MacPherson recommended the federal government retain the Statutory Rate in the public interest and pay a subsidy to the railways to compensate for losses incurred. Although the full provisions of the recommendations were never carried out, the MacPherson Commission recommendation that a branchline subsidy be paid for lines on which the railways were losing money was enacted.

Subsequent studies by Hall and Snively also found that railways' revenues were not adequate to cover the costs of moving grain. The Hall Commission took into account more than the financial losses of the railways. In addition to recommending a subsidy to the railways for moving grain, the Commission recommended subsidizing the movement of processed products from Western Canada in order to neutralize the distortions and disincentives the Statutory Rate was having on value-added processing in the agricultural sector. Due to its tremendous cost, this recommendation was not accepted by the federal government.

Rail Investment Problems

During this time, the railways did not passively accept their losses on grain transportation. Until the 1950's, they had shown little interest in rationalizing their branchline networks. However, increasing costs forced the railways to consider cost-saving measures, one of which was the abandonment of light density rail lines.

Although the federal government accepted the recommendation of the MacPherson Commission and paid a subsidy for branchline operations, minimal amounts were reinvested in the branchline system. The lines were allowed to deteriorate. Eventually, this led to the introduction of a federally-funded branchline rehabilitation program in 1977. Even so, the capability of the railways to effectively serve the grain industry in Western Canada was being steadily eroded.

This deterioration in service due to a lack of railway investment in branchlines was compounded by the railways foregoing investment in rolling stock. Over time the situation became so critical that the federal government, and, more recently, the Western provincial governments were forced to purchase grain hopper cars.

The last 10 years have seen an explosion in economic activity in Western Canada. For the most part this has been resource-based, relating to conventional oil and gas, oilsands, agricultural commodities, coal, sulphur, petrochemicals, potash and forest products. As a result, when the West required increased rail capacity to move bulk commodities, the system was found to be inadequate. Rationing rail capacity among users became a very real prospect. It was this prospect and the realization that economic development could not proceed without an efficient and adequate rail transportation system that provided the stimulus for the renegotiation of the Statutory Rate structure.

Events Leading to Bill C-155

The Snavely Commission

In 1975, the federal government appointed a Commission of Enquiry to conduct an independent analysis of the costs of transporting grain and grain products whose rates were set by federal statute. The Commission concluded that revenues received by the railways for transporting grain were not adequate to cover variable costs.

The Hall Commission

Concurrent to the Snavely Commission, the federal government announced the formation of a Commission to examine, evaluate and make recommendations on the disposition of certain branchlines. Interpreting his mandate in the broadest sense, Justice Emmett Hall examined the entire grain handling and transportation system. While the Commission's primary focus was the issue of branchline abandonment, the Commissioners recognized the inadequacy of railway compensation and the distortions in value-added processing which stemmed from the Statutory Rate.

The National Energy Program

A prime objective of the National Energy Program was to capture a greater share of oil and gas revenue for the federal government. In return, the federal government was committed to address both the particular endowments and challenges of the West, and issues of long-standing Western concern. The federal government indicated that a significant portion of their actions would involve funding for infrastructure improvements, industrial development, and diversification and agricultural programs. The objective would be to encourage the type of diversified growth that Westerners believe should take place in the West.

WESTAC and Coal Association Meetings

In 1981, WESTAC and the Coal Association held meetings to discuss the impending rail capacity shortfall. These groups concluded that by 1985 there would be insufficient capacity to the West Coast to move projected volumes of freight due to the railways' underinvestment in infrastructure. This was linked to inadequate revenues received by railways for transporting grain. The meetings recognized that a rail capacity shortfall could result in a prioritization of rail traffic. Statutory grains would likely be last in a priority ranking and thus Western Canada's international reputation as a secure supplier of grains would be at risk.

The Federal Government's February 1982 Policy Statement

Discussions within Western farm organizations regarding implications of a Statutory Rate change were perceived by the federal government as indicative of a consensus on the mood for change. The federal Policy Statement of February 1982 set out certain principles that a new Statutory Rate structure would have to address. At this time the federal government appointed Dr. Clay Gilson to consult jointly with Western farm groups and the railways on the best way to fulfill these principles.

Following meetings in Winnipeg with farm groups and the railways, Dr. Gilson submitted extensive recommendations to the Federal Transport Minister in June of 1982. The policy framework presented by Dr. Gilson represented a significant compromise for most farm organizations.

The Western Transportation Initiative

On February 1, 1983, the Federal Minister of Transport announced the Western Transportation Initiative.

"The Government expects that its decisions will provide a major stimulus to economic development in the 1980's and beyond, as a result of:

1. Major investment programs by the railways stemming from the new system to compensate them for moving grain;
2. The reduction in distortions in the western agricultural economy, which should result in more processing, livestock production and crop diversification;
3. Additional measures to promote agricultural development across Canada, and to enable industries and producers in the West to take advantage of the opportunities presented by the major expansion of the western railway system."

The Western Transportation Initiative did not fully meet Alberta's principles; however, it was viewed as a necessary first step toward continued agricultural growth and economic development.

ALBERTA'S OBJECTIVES

The Alberta Government is deeply committed to improving Canada's grain transportation and marketing system.

The Alberta Government has made significant efforts to improve the system by providing up to \$240 million in financing for the Prince Rupert grain terminal, purchasing 1,000 hopper cars for use throughout Western Canada and purchasing and upgrading three inland grain terminals. Combined with joint federal-provincial efforts in nutritive processing, these activities highlight Alberta Government's ongoing commitment to improve grain handling and value-added processing in Western Canada.

The Alberta Government has maintained a consistent position on these needs for the last decade. Each proposal or initiative, including Bill C-155, has been evaluated in light of the Province's grain transportation policy. Central to this policy is recognition of the need for a successful resolution of the Statutory Rate issue. The Province's guiding principles in developing their position with respect to Statutory Rate change have been:

- retention of the "Crow Benefit" for farmers;
- removal of disincentives to value-added processing;
- improvement in rail capacity and efficiency;
- provision of adequate revenue for railways relative to costs of moving grain;
- legislated and regulated rate formulas.

These principles reflect the complex and interrelated nature of the issues to be considered in the development of a comprehensive grain transportation policy. Sufficient rail capacity is essential to the Alberta Government's goal of economic development. However, investment will occur only if the railways are adequately compensated. Alberta's agricultural processing industry requires a freight rate structure that does not discriminate between the export of raw grains and products processed from those grains. While it is generally recognized that farmers should pay a share of the cost of grain transportation, they must not be required to give up the Crow Benefit.

There is a noteworthy similarity between the Alberta Government principles and the federal government's policy objectives. Farm organizations across Western Canada have generally accepted criteria similar to the Government of Alberta. In particular, commodity groups, farm organizations, crushers and grain companies have accepted that the Statutory Rate is a disadvantage to local value-added processing.

BILL C-155

In the 1982 and 1983 policy statements on Western rail transportation, the federal government announced objectives that formed part of a broad Western transportation policy. These objectives are not met by Bill C-155.

As such, Bill C-155 has major deficiencies which will render it ineffective in meeting the needs of agriculture and economic development in Western Canada.

First, Bill C-155 lacks both major guiding principles and a statement of policy. These must be included if the specific measures proposed in the Bill are to be relevant to longer-term goals and the results achieved are to be subject to valid evaluation.

Second, the Bill's critical shortcoming is that it does not address the opportunities for economic diversification in Western Canada. The Bill does nothing to ease or to correct distortions and disincentives associated with the Statutory Rate. In fact, raw products and jobs will continue to be exported from Western Canada. This is not acceptable.

Third, Bill C-155 ignores the comprehensive approach required to resolve grain transportation issues. Rather, it addresses transportation capacity on an ad hoc basis. This is a stop-gap measure which most responsible parties have rejected as a long-term solution. Funds should be directed toward two ends: increased rail capacity and improved grain system efficiency and performance.

Fourth, the Bill does not adequately address producers' concerns regarding their ability to pay. Grain producers are already caught between depressed prices and rising costs. It is unacceptable to place a further burden on them. Immediate producer protection must be included in the legislation.

In addition to the fundamental shortcomings of Bill C-155, there are a number of important technical concerns and omissions in the proposed legislation. Appendix I provides documentation and discussion of each of these. The following provides elaboration on the major deficiencies in Bill C-155.

Lack of Purpose

Any Act "to facilitate the transportation, shipping and handling of western grain ..." should be consistent with the broad policy established in the **National Transportation Act**. Bill C-155 does not include a separate statement of policy nor does it reflect the objectives of the Western Transportation Initiative. A clear statement of policy and related principles included in the Act is a necessary guide for effective regulation and interpretation of Parliament's intentions.

Economic Distortions

The Statutory Rate acts as a disincentive to value-added processing in Alberta by increasing input costs. Local grain prices are derived from the port price minus the cost of transportation and handling. Since the cost of transportation is artificially low under the Statutory Rate, local livestock producers and processors pay a price for their grain inflated by as much as the gap between the true cost of transportation and the Statutory Rate, particularly when supplies are short.

Additional distortion has resulted from occasional surplus stocks of feed grain on the Prairies. This has, from time to time, depressed local feed grain prices. This in turn amplifies the year-to-year price fluctuations and creates an additional source of uncertainty for livestock producers and processors. These high stock levels can be attributed to a combination of two factors: lack of service by the railway, and the Canadian Wheat Board's performance in export sales.

The Government of Alberta believes that removing these economic distortions is essential. The domestic grain pricing distortion stemming from the Statutory Rate affects both the primary and secondary levels of Alberta's agricultural industry. Through Bill C-155, the federal government has decided to continue economic measures which exacerbate this distortion, particularly in the livestock sector.

The federal government's February 1, 1983 policy decision, the Western Transportation Initiative, suggested a solution to the distortion problem.

"A system of payment to producers would provide increased scope for economic decision making by individuals and, in consequence, give more play to marketing forces. Of particular importance is that it would reduce existing economic distortions and, in the medium term, should lead to growth and efficiency in the grain transportation system."

Under Bill C-155 the entire Crow Benefit would be paid directly to the railways; thus the published freight rate for grain will remain below the true cost of transporting grain. The Government of Alberta must therefore conclude that the Federal Government has abandoned its objectives to reduce existing economic distortions and to improve growth and efficiency in the grain transportation system.

A Federal Government study (Agriculture Canada, **Agriculture Impacts of Crow Change – Final Report**, February 1983) concluded that if the majority of the Crow Benefit were paid to farmers, annual agricultural production in Western Canada could increase by as much as \$1 billion by 1990. This figure does not include increases in value-added processing. The study also concluded that a market-neutral payment to Western farmers would have little or no impact on producer income in Central and Atlantic Canada. The Government of Alberta estimates that net income in Alberta's livestock industry alone will be reduced by \$300-400 million by 1990-91 if the railways receive the Crow Benefit directly.

Additional distortions will arise if the Crow Benefit is paid directly to the railways. Producers of crops ineligible for the new rate structure will be at a competitive disadvantage as they will face lower returns after paying full market freight rates. The result is a bias towards the production of grains eligible for the new rate. As well, farmers' choice of transportation modes for moving grain will be biased in favour of rail. Therefore the opportunity for a multi-mode approach to grain transportation will be denied.

In summary, the method of paying the Crow Benefit proposed in Bill C-155 denies both Western farmers and investors access to agricultural and economic development opportunities and restricts the development of new transport options. In turn, this reduces the potential for economic and agricultural development which may cost Canadians thousands of future jobs.

Double 80

The Government of Alberta and major farm organizations developed a proposal to reduce domestic grain pricing distortion and dilution of the Crow Benefit by a system of payment that addresses both anomalies. The proposal has not been supported by all organizations at the delegate level; however it is a viable approach for payment of the Crow Benefit to producers, and it is supported by a substantial number of farm organizations in Alberta and in other provinces as well.

An important element of this proposal is that regardless of the payment method the farmer chooses, the railway must publish a compensatory rate for all shipping points. This would help remove grain pricing distortion.

Two key factors were considered. First, it was agreed that payment of the Crow Benefit directly to the railways would not significantly reduce distortion.¹ To reiterate, Alberta grain prices are established on international markets and are fundamentally related to the price of grain in export position less the cost of transportation. Since grain transport costs have been kept artificially low due to the Statutory Rate, local grain buyers pay artificially high or distorted grain prices.

Second, it was agreed that proposed methods for paying the Crow Benefit to all producers caused a dilution² effect. Dilution would result because a larger volume of grain would become eligible for the Crow Benefit. Since the Crow Benefit currently applies only to grain shipped under the Statutory Rate, increasing the volume of grain eligible for the Benefit would dilute the Benefit for producers shipping under the Statutory Rate.

The proposal, referred to as "Double 80", encompasses a direct payment to the railways or, if the farmer chooses, a direct payment to the producer.

In keeping with the February 21, 1983 Western Transportation Initiative, the \$204 million in Agricultural Adjustment Payments should be provided by the federal government between 1983-84 through 1985-86. These payments would further offset the dilution effect.

Figure 1 presents the proportion and distribution of the Crow Benefit under "Double 80". A description of the figure is as follows:

¹ Distortion

– an artificially high price for feed grain on the Prairies caused by an artificially low freight rate (Statutory Rate) to the port.

² Dilution

– a reduction of the share of the Crow Benefit originally accruing to exported grains, caused by sharing the Crow Benefit with all grains.

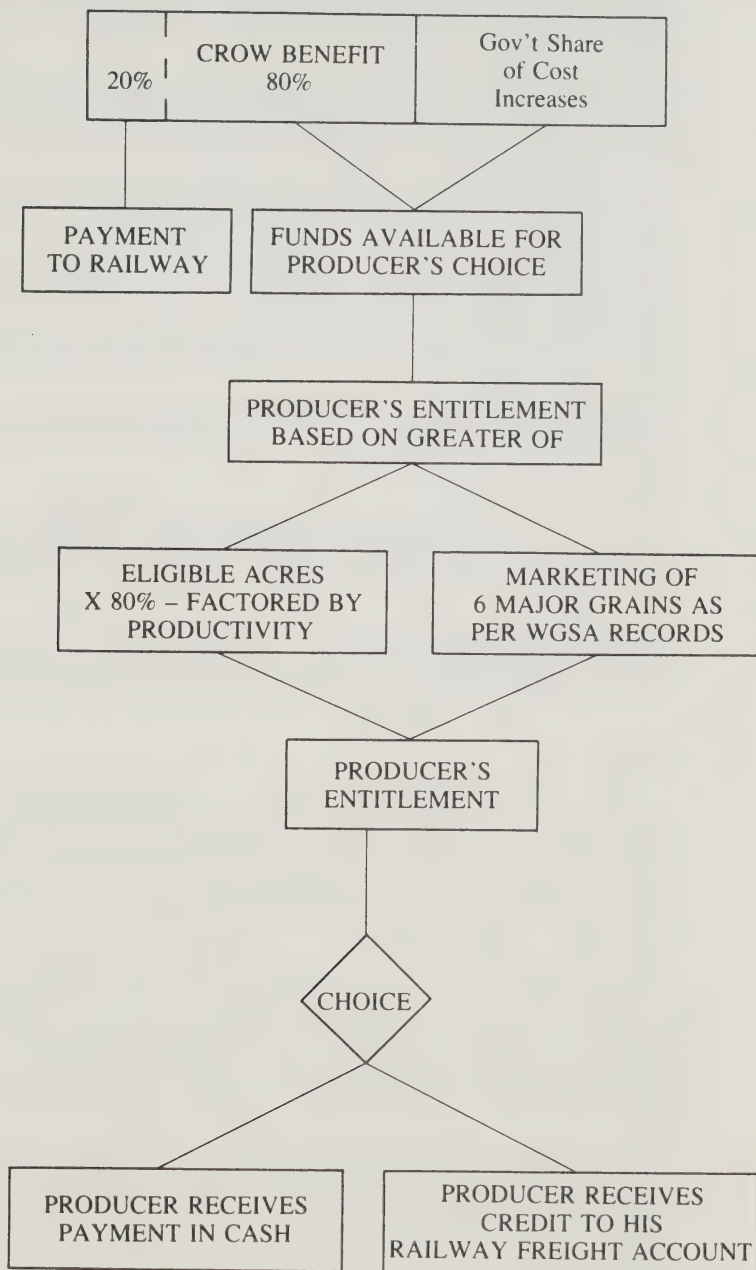
Figure I
"DOUBLE 80"

SECTION A
FUNDS AVAILABLE

SECTION B
DIVISION OF FUNDS

SECTION C
PRODUCER'S
ENTITLEMENT

SECTION D
PRODUCER'S
CHOICE



Funds Available (Section A)

- The total funds available for disbursement include the Crow Benefit plus the Federal Government's share of future cost increases.

Initial Division of Funds (Section B)

- 20 percent of the Crow Benefit would be paid directly to the railways.
- 80 percent of the Crow Benefit plus the Federal Government's share of cost increases would be funds producers could choose to assign directly to the railways through a freight account or have paid directly to themselves.

Producer's Entitlement (Section C)

- An individual producer's entitlement would be the greater of two independent calculations. One calculation would be based on acreage, the other on actual marketings.
- Both calculations would be converted to a tonnage basis.
- The acreage calculation would be 80 percent of an estimated production level. The production level would be derived by multiplying an individual's eligible acreage by a productivity factor.
- The marketings calculation would be the sum of actual shipments of wheat, oats, barley, canola, rye and flax marketed under the Western Grain Stabilization Act during a crop year.
- The producer's entitlement would be the greater of these two tonnages multiplied by the per tonne entitlement (\$/tonne).
- The producer could assign his entitlement either to himself as a direct payment or to the credit of his railway freight account. If he received the payment directly, he would be obliged to pay the higher freight rate at the elevator.
- If the producer assigned his entitlement to his freight credit account, the credit would be reduced as he delivered grain to the elevator. Any credit remaining in an account at the end of the crop year would be paid directly to the producer.

Grain Transportation System — Investment, Performance and Efficiency

It is fundamental that in return for adequate compensation the railways be required to provide meaningful investment, performance and service guarantees. The new legislation must also promote efficiency and economy throughout the grain handling and transportation system. Bill C-155 does not adequately address these needs.

Investment

Bill C-155 will give substantial public funding to national corporations whose investments are veiled from public view. The Province is concerned with the lack of measures in Bill C-155 which would guarantee railway investment in sufficient rail capacity.

To address this concern, Bill C-155 should be amended to require that the railways publish annual statements of source and application of funds and a schedule of future investment intentions.

Performance

Under the administrative measures of Bill C-155, farmers' interests are not adequately represented. In essence, decision making power lies with the federal government, specifically the Minister of Transport, Minister of Agriculture, and the Minister Responsible for the Canadian Wheat Board.

Bill C-155 will increase the farmers' cost of transporting grain in the future. However, the Bill does not provide a suitable mechanism for farmers to influence system performance and efficiency. Farmers should take part in the process of negotiating targets and developing the system of awards and sanctions.

Consequently, the Senior Grain Transportation Committee should be structured so that a majority of members represent Western farmers. Furthermore, a system of awards and sanctions with respect to meeting performance objectives should be instituted as soon as possible.

Efficiency

Under Bill C-155, rules and regulations will continue to replace normal pricing signals in allocating transportation resources. Such regulation of the system will not allow the pricing mechanism to reflect new efficiencies. Only the federal government will be in a position to benefit from future railway cost savings. There is no incentive for farmers or grain companies to invest in improvement and expansion of the grain system as there will be no sharing of cost savings.

In addition, in the grain handling and transportation system decision making is separate from funding responsibility. If the system is to work efficiently and be accountable, there must be a clear delegation of authority. In all other major transportation systems a "shipper" represents user needs. Bill C-155 recognizes this shortcoming and establishes a 21-member committee. Unfortunately, the committee is weighted heavily toward those groups and organizations who have a vested interest in the status quo and has no delegated authority to ensure system performance. A "shipper" must be designated to be responsible for farmers' interests by dealing with railways in establishing freight rates and coordinating shipments. Under Bill C-155 the most appropriate person to fulfill this function would be the Grain Transportation Administrator.

The combination of an agent responsible for their interests and the ability to choose to receive the Crow Benefit directly allows farmers to influence system efficiency.

Ability to Pay

The total cost of grain transportation will be shared between the federal government and Western grain farmers. Farmers do not have the same ability as the federal government to increase their incomes or to deficit finance. In marketing agricultural commodities, the farmer must accept whatever the market offers.

The railways have been essentially guaranteed the cost of transporting grain. Each year, regardless of tonnage hauled and commodity value, the railways' costs for moving grain will be calculated and a rate established to cover those costs.

Forcing producers to bear the first 6 percent of future cost increases without considering their ability to pay does not appear to be an equitable sharing of rail cost increases. As there is doubt that farmers will be able to pay higher freight rates, Bill C-155 should provide for a 4.5 percent limit on the producers' share of future cost increases for the period after 1985-86. Future reviews would then determine if the limit should be altered.

The Government of Alberta is also concerned with the limitations placed on grain shipments eligible for the Crow Benefit. Farmers will have to bear all costs for grain shipments in excess of 31.1 million tonnes. It has been projected that this level will be exceeded in the 1982-83 crop year. It is a contradiction to charge more for extra production when the goal is to increase export sales.

The Safety Net

To protect against financially burdensome freight rates, the federal government has indicated a willingness to consider a "safety net" provision that would limit farmers' exposure to the risk of higher freight costs vis-a-vis grain returns. The federal proposal is to have freight charges limited to 10 percent of a weighted average price for a "basket" of western grains. This limit would represent the historical relationship that freight rates have had with grain prices, thereby maintaining farmers' traditional costs/returns ratio insofar as transportation is concerned.

An alternative safety net is recommended for consideration. This alternative is consistent with the railways' value-of-service pricing used for captive shippers. Such a system would recognize the need to place a ceiling on the contribution grain shipments would make to railway constant costs.³ In years where grain prices drop dramatically, the grain freight rates charged the producer would decline, but not below railway variable costs.⁴ Conversely, in years when grain prices are high, the rates would reflect the full contribution to constant costs allowed the railways.

The construction of a safety net based on value-of-service pricing has a number of advantages. Most important, it would provide lasting protection to farmers. Proposals calling for grain rates to remain at a fixed percentage of grain prices could become a growing financial burden on the federal government. As such, they might be eliminated, leaving the farmer unprotected. A second important advantage is that this form of safety net can take effect immediately.

³ Constant costs – costs which ordinarily do not vary with increases or decreases in traffic e.g., ownership and maintenance of tunnels, bridges, culverts, snow sheds and snow removal and corporate services such as legal and policy departments.

⁴ Variable costs – costs incurred as a result of and attributable to the movement of identified blocks of traffic e.g., fuel, labor, cost of capital, and roadway maintenance.

Comprehensive Reviews

Given the significant changes that are to be made in the legislative, administrative and financial arrangements for grain transportation, a recurring review process is essential.

The Government of Alberta supports the need to carry out a comprehensive review of the implementation of Bill C-155, along with its effects on the transportation, shipping and handling of grain. Careful consideration must be given to the timing and methodology used in evaluating the effects of this Bill. Realistically, adjustments within the industry will occur gradually.

The Government of Alberta believes that it is necessary to hold reviews at 5-year intervals to ensure the new legislative framework is working in the best interests of Western Canadian farmers and others who depend on the grain transportation system. Furthermore, the process must be expanded to include all federal acts, institutions and regulations which govern or regulate the operation of the grain system.

SUMMARY OF AMENDMENTS

The process which culminated in the introduction of Bill C-155 required significant compromises by all parties. In this spirit of compromise it has been possible to build a significant degree of consensus on the need for change in the Statutory Rate and the need to meet the objectives originally proposed by the federal government.

Major improvements to Bill C-155 are required if Alberta's agricultural sector is to realize stability and achieve its growth potential. Outlined below are nine basic amendments to Bill C-155 which the Government of Alberta maintains will encourage grain transportation efficiency and economic development in Western Canada.

1. Statement of Policy

Bill C-155 should be amended to include a statement of policy based upon the objectives put forth in the federal Western Transportation Initiative of February 1983.

2. Payment Mechanism

Producers should be allowed to decide the method by which they receive the Crow Benefit and the federal share of cost increases.

3. Grain System Performance

The Senior Grain Transportation Committee should be restructured so that a majority of the members represent Western farmers and are free from vested interest in the grain handling/transportation system.

4. Grain System Efficiency

The Grain Transportation Administrator should act as a "shipper" with sufficient authority to act on behalf of farmers.

5. Grain System Investment

The railways should be required to publish annual detailed statements of source and application of funds and investment intentions.

6. The Safety Net

A "safety net" based on value-of-service pricing should be instituted.

7. Future Cost-Sharing

Farmers' share of inflation should initially be limited to 4.5 percent.

8. Limitations on Shipments

The federal government's Crow Benefit limit of 31.1 million tonnes should be removed.

9. Reviews

A review of all federal acts, institutions and regulations which govern the operation of the grain system should be undertaken every five years.

Appendix I

RECOMMENDED CHANGES IN BILL C-155

Section – Preamble

- Amendment** – A clear statement of policy and related principles should be included in a preamble to the Act.
- Discussion** Bill C-155 as it is now written does not contain a statement of policy and is in conflict with stated National Transportation Policy.
- The policy statement should include the objectives outlined in the February 1983 Western Transportation Initiative statement. These objectives were:
 - to ensure adequate overall railway capacity in Western Canada;
 - to develop a modern and efficient grain transportation system;
 - to encourage economic development and agricultural diversification and processing in Western Canada; and
 - to contribute to national economic recovery through economic activity generated by railway expenditures and associated developments. (This should be considered as only a short term goal.)
 - A policy statement is necessary as an effective guide for regulators and those who are responsible for interpreting the intent of the Act.

PART I

ADMINISTRATIVE MEASURES TO FACILITATE THE TRANSPORTATION, SHIPPING AND HANDLING OF GRAIN

Senior Grain Transportation Committee

- Section 3** – Membership of Committee
- Amendment** – The Senior Grain Transportation Committee should be restructured so that a majority of the members represent Western farmers and are free of vested interest in the grain handling/transportation system.
- Delete clause 3(d)(ix) which calls for three members to represent the interests of feed grain consumers.
- Discussion**
- The proposed committee structure is weighted too heavily toward those groups and organizations who have a vested interest in the status quo.
 - The grain farmer who has the responsibility to pay future cost increases is not adequately represented. The Crown is well represented through the Canadian Wheat Board, Canadian Grain Commission and the Administrator; the trade interests are covered through their appointed representatives, the railways' interests through their representatives but direct grain farmer representation is restricted to 3 out of the total 21 memberships.
 - There is no need for either Eastern or Western feed grain users to be represented on a transportation committee.
- Section 11** – Subcommittees and Rules

- Amendment** – Section 11 should be expanded to permit the Committee to form “technical” subcommittees which may be composed of individuals designated by members of the Senior Grain Transportation Committee. These subcommittees would have the same rights as the main committee including the right to obtain confidential cost data.
- Discussion** – Responsibilities of the Senior Grain Transportation Committee include a number of areas which are highly technical in nature. For example, the car allocation system, input to costing reviews, etc. To ensure the Committee is able to fulfill its role, its members should be able to utilize the resources available to them, be it technical staff or independent consultants.
- Section 12** – Duties and Functions
- Amendment** – Add after 12(a)(iii) a clause (iv) which instructs the Committee to review the authority and responsibility for the functioning and operation of the grain handling and transportation system.
- Discussion** – Bill C-155 fails to define the “shipper” in the grain system. This shortcoming was apparently recognized and the 21 member committee was established as a substitute for a defined shipper. In all other major transportation systems it is clear who is accountable for the performance of the system.
- If the grain handling and transportation system is to become more efficient, then its authority and responsibility needs to be clearly assigned and delegated. We recommend the Grain Transportation Administrator be designated to sit on behalf of farmers as the “shipper”.
- The Bill relies heavily on the use of awards and sanctions. If this system is to work there must be a clear delegation of authority and responsibility throughout the grain system.
- Section 17** – Duties and Functions
- Amendment** – Strengthen Sect. 17(1)(f) by deleting “identifying means of.”
- Discussion** – This clause should reflect the clear intention of the Government to strengthen the role of the Administrator in the grain system.
- Clause 18(1)(c)** – Duties and Functions
- Amendment** – Following the phrase “on the basis of tonnage” add “or on any other basis found to be reasonable.”
- Discussion** – The Act need not limit performance objectives to a tonnage basis. Most objectives can and should be expressed in tonnage units but there is no need to limit the options at this time.
- Clause 18(2)** – Where Regulations in Force
- Amendment** – Clarify the jurisdiction of the Administrator over the grain handling aspects of the system.
- Discussion** – The authority of the Administrator vis-a-vis the Canadian Grain Commission has not been defined.
- Is this Act sufficient to give the Administrator power to apply sanctions to all participants, e.g. the Canadian Wheat Board?
- Amendment** – Identify the source of funding for awards and sanctions for participants other than the railways.
- Discussion** – The Administrator does not have a source of funds which can be used to award or penalize participants other than the railways.
- Clause 20(2)** – Implementation of Changes
- Amendment** – The Committee should be given 30 days to approve or refuse a proposed change. If the Committee fails to agree, the issue may be referred to the Minister or his appointee for a decision.

- Discussion** – The Committee must play a greater role in the implementation of change in the system. As it is now worded, this clause would allow the Administrator to ignore the Committee, particularly on matters where there is some disagreement. Since some disagreement is inevitable there needs to be a mechanism for resolution of disputes.
- Sections 21-28** – Performance Objectives Regulations
- Amendments** – The development of the system of awards and sanctions should be assigned to the Administrator.
- The Administrator would invite input from interested parties and hold hearings if deemed necessary.
- Any appeals concerning the system of awards and sanctions could be made to the Canadian Transport Commission.
- The development of a system of awards and sanctions should commence within six months of the passage of the Act and be completed six months thereafter.
- Discussion** – The development of a system of awards and sanctions is important but very difficult. To place this task before Parliament would invite delay, make changes difficult, and limit the opportunity of those affected to be heard.
- As the intent is to apply awards and sanctions to all participants, there is a need to ensure this Act is sufficiently powerful so as to eliminate the problems of overlapping jurisdictions.
- It is important that the development of this system commence as soon as possible. However, it must be recognized that the clarification of authority and responsibility in the system is an essential first step (See Section 12).
- Section 29** – Annual Statement to be Submitted
- Amendment** – This section should require that railways publish annually a detailed statement of source and application of funds.
- Discussion** – Since neither the CNR or the CPR are separate corporate entities, the investment transactions of the railways are veiled from public view. With the passage of Bill C-155, the railways will receive massive infusions of public funds. The public has a right to know how these funds are utilized. It is recognized that the Committee will require access to confidential information to fulfill its monitoring role as laid out in this Section. However, there is a legitimate need for public disclosure regarding the disposition of public funds.
- Clause 30(1)** – Investigation
- Amendment** – A review of the car allocation system should be conducted jointly by the Senior Grain Transportation Committee and the Administrator.
- Discussion** – Section 12(a) also contains a provision for the Committee to review the car allocation system. Therefore, any such reviews should be coordinated between the Committee and the Administrator. The suggested amendments in Section 20 should also apply in this case to ensure that participants in the system play a greater role in shaping future changes.

PART II

RATES

- Section 34** – Crow Benefit
- Amendment** – The definition of the "Crow Benefit" be augmented by the inclusion of the "Agricultural Adjustment Fund."

- Discussion** – This brief proposes Double 80 which suggests inclusion of the “Agricultural Adjustment Fund”, identified in the Gilson process in order to avoid dilution of the Crow Benefit to producers. However, there should be no phasing out of the “Agricultural Adjustment Fund” as Gilson proposes. This is tantamount to removing the Crow Benefit from farmers, especially those whose emphasis is the export market.

Section 38 – Costing Reviews

- Amendment** – The periodic costing reviews should be conducted in public.

- Discussion** – These reviews will directly impact on farmers’ costs and as such should be done in public. In addition, the commission should be required to produce a report comparable to those prepared by Carl Snively to support their findings.

Clause 38(2)(a)

- Amendment** – The costing review should clearly separate costs incurred from costs not incurred.

- Discussion** – The present wording of this section encourages railways to identify future costs which they may or may not incur. Claims for costs not incurred by the date of the review should specifically be estimated and then monitored by the Commission under provisions of Section 29(2).
- In addition future savings should be identified in order to have these reflected in the future cost estimates.

Clause 38(2)(b)

- Amendment** – Delete, “in accordance with paragraph 276(3)(b) of the Railway Act.”

- Discussion** – Section 38(2) of Bill C-155 specifies that the cost of capital rate for CN be set equal to the cost of capital rate set by the CTC for CP Rail.
- There are a number of problems with this section. First, it is the only part of S.276 of the Railway Act (Minimum Rate Provision) which is to be applied to grain; all other parts of S.276 are exempted (see S.34(2) of Bill C-155). Second, since the cost structures of CN and CP are different for other cost categories it is inconsistent to make the cost of capital component equal between the railways. In fact, there is at present a large difference in the cost of capital between the carriers primarily as a result of CN not being in a taxable position. Third, in the 1979 “Income Tax Decision”, the CTC prescribed different cost of capital rates for CN as opposed to CP for purposes of branch line subsidy applications. Fourth, the whole question of the appropriate cost of capital rate is currently under review by the CTC.

Clause 38(2)

- Amendment** – Add a clause (f) which instructs the Commission to reduce the cost base by the costs associated with any ancillary charges assessed by the railway.

- Discussion** – Bill C-155 does not preclude the railways from assessing ancillary charges such as stop-off charges on the movement of grain. It is therefore important that the costing review carefully develop the cost base in order to ensure the costs associated with activities for which ancillary charges are assessed are excluded from the rate base.

Clause 39(2) – Estimated volume related and line related variable costs.

- Amendment** – The Commission should publish a report explaining the results of its annual estimation and adjustments.

- Discussion** – Farmers will be paying a large portion of any increase and as such should be presented with sufficient information to allow them to understand the rationale behind the annual increases.

Clause 39(2)

- Amendment** – Estimates of costs and volumes should be audited annually.

- Discussion** – Between Costing Reviews, adjustments to the rates will be based on estimates of costs and volumes. This exercise should be supplemented by an annual audit comparing revenue received and costs incurred. Deviations should be investigated in order to improve subsequent years’ estimates.

- Sections 41-53** – Tariff of Rates
- Section 41** – Rates
- Amendment** – After the word “rates” add “conditions of carriage, and ancillary charges related to the transportation of grain”.
- Discussion** – The definition of tariff contained in Section 34 includes conditions of carriage. Since conditions of carriage are an integral part of the rates they should be treated together and subject to review by the CTC.
- The ancillary charges provide the railways with an opportunity to extract additional funds from grain shippers for the movement of grain. To ensure these charges are not abused, they should be included for consideration under the various provisions of these Sections.
- Sections 48-49** – Joint Line Rates
- Amendment** – Delete Sections 48 and 49 which allow the railways to publish joint line rates.
- Discussion** – Section 48 permits the railways to charge higher rates in respect of joint line movements. This provision should not be implemented. Acceptance of higher joint line rates works against the principle of port parity.
- Where the cost of the additional switch is not offset by savings elsewhere in the rail operation, Section 284 of the Railway Act is sufficiently powerful to alleviate the problem.
- Most costs are being averaged. There is no reason why joint line movements require special treatment.

PART III

GOVERNMENT PAYMENTS

- Clause 54(1)** – Cumulative government share of the cost change.
- Amendment** – Delete reference to 31.1 million tonnes.
- Discussion** – The 31.1 million tonne “cap” contradicts the intent of the Act to encourage expansion of grain exports. The imposition of the “cap” serves to erode the producer’s Crow Benefit and discourage increased production. At a time when competing countries are increasing their assistance to their agricultural sector Canada is taking steps to reduce its support.
- Clause 54(1)** – Maximum shipper share of the rate of cost change.
- Amendment** – Shippers’ share of the rate of cost change should be limited to 4.5 percent in respect of 1986-87 and subsequent years.
- Discussion** – Railways are assured recovery of their costs. The trade is assured remuneration for all expenses they incur. The Government of Canada is protected by a set “Crow Benefit” amount and the initial inflation points. It is only the farmer who is left exposed. It is not unreasonable to offer the farmer protection against an extra 1.5% inflation.
- Clause 54(3) and 54(4)**
- Amendment** – Delete these clauses.
- Discussion** – These two sections allow the Federal Government to adjust downward their share of the “cumulative share of the cost change per tonne”.
- The conditions under which this will be done are not specified.
- Section 55**
- Amendment** – This section should be amended to incorporate the Double 80 proposal described in the brief.

- Discussion** – Double 80 offers a compromise which meets the needs of Alberta's farm organizations.
- Section 56** – CN Adjustment
- Amendment** – Supplement this section with a clause which states that CN must first demonstrate that for all grain transported they will not be adequately compensated and then demonstrate the need for additional compensation taking into account all factors affecting costs, not just additional mileage.
- Delete Section 56(4).
- Discussion** – This Section of Bill C-155 contains a provision for CN to receive additional funds to compensate for the greater distance to Prince Rupert, Ridley Island, and Churchill. The greater distance does not automatically lead to higher costs, particularly in the cases of Prince Rupert and Ridley Island. Given the available capacity on this route and very little port congestion, it is possible that car cycles and yard costs savings could offset the longer distance. In a recent study Carl Snavelly identified the additional compensation required by CN as \$3.2 million. This is considerably less than the \$14 million contained in the legislation.

Limitation On Shipper Share of Cost

- Amendment** – Appendix II describes an alternative procedure limiting the increase in costs imposed on the shipper by employing a value-of-service concept.

- Discussion** – The Appendix outlines an alternative approach to constructing a "safety net" for grain farmers. This approach ties the compensation received by the railways to changes in the price of grain. Such an approach has a number of advantages:

- (1) The railway rates will vary.
- (2) If the fixed per cent limit persists over time, it could cause the rate to become noncompensatory again. This creates a long term problem for the livestock sector and removes the farmers' incentive to improve grain transportation efficiency.

The approach advocated in Appendix II avoids the problem of "cross-over" which occurs because grain prices have historically risen at slower rates than have railway costs.

- (3) It is able to take effect immediately.
- (4) This approach does not require additional funds and thus opens opportunities to use these funds to achieve other objectives. For example, the reinstatement and continuance of the Agricultural Adjustment payment.
- (5) The cost of capital used in determining the "Crow Benefit" included compensation for "business risk". That is, the risk of changing revenues with market conditions that occurs with value of service pricing. Rates set under the provision of this Act are strictly cost-plus and consequently protect the railways from the major element of business risk (volume is relatively stable). The proposal contained in the Appendix exposes the railways to the business risk for which they are being compensated.

COMMENTS AND CONCERNS

1. Review

- (a) 1985/86 is too soon to conduct a review. There will not have been sufficient time to assess the impacts of the proposed changes.
- (b) There is doubt that the farmer will be able to pay greater freight rates, therefore the Bill should limit the farmers' share of future rail cost increases to 4.5% and future reviews should determine whether it should be increased.
- (c) Many of the issues identified do not have to wait for a legislated review, nor should the review be limited to the Western Grain Transportation Act. Priority tasks such as the definition of the "shipper" and the rate incentive issues could be addressed immediately.

2. Rate Structure

- (a) Relationships to Costs

An examination of the proposed rate structure indicates that there is no taper in the rate structure over distance. In fact the proposed structure provides a greater constant rate of increase between mileage blocks for distances over 1200 miles than for distances less than 1200 miles. This occurrence is contrary to the normal structure of freight rates over distance and does not accurately reflect incremental railway costs. As this structure is adjusted over time with the successive application of an index to each rate level, greater discrepancies between long and short haul shippers will occur. Consequently, the greatest impact of this inaccurate rate base structure will be on farmers in the northern part of Alberta.

- (b) Appeals to Changes in Rates

There is a need to both streamline and supplement the rate appeal mechanisms. The need for seven months notice is too inflexible. If the rate concession adversely affects a third party, then that affected party may appeal under S.23 of the National Transportation Act.

- (c) Rate Arbitration

While the proposed regulations appear to provide protection for third parties affected by a lower rate, there is no provision to protect the "shipper" who is captive to the railway. A process of **rate arbitration** would protect the shippers as well as provide a forum to interpret agreements where disputes arise.

- (d) Rate Changes

The review should give consideration to the "productivity sharing" problem associated with Section 45 which allows the railways to publish lower rates. As it is now structured there is little incentive for the railways to offer lower rates. The periodic recosting of the rate base effectively takes the cost savings resulting from the elevator/railway improvements and averages them over all farmers and all delivery points. Consequently, the railways are able to only offer short term rate concessions.

3. Branch Line Subsidies

Section 64 amends Section 258 of the Railway Act. This change may be deficient. There may be some branch lines currently subsidized under S.258 of the Railway Act which do not meet the "grain dependent line" criteria but still have sufficiently low traffic density to qualify for a subsidy. In particular the light density lines used for operations other than the movement of grain would be affected.

4. Omissions

The Act is silent on the federal government's commitment to branch line rehabilitation and hopper car supply. Who is responsible for these costs upon expiration of the Federal commitment which currently only goes to 1990 for rehabilitation and 1986 for hopper cars?

5. Performance Objectives

A properly functioning marketplace is the best system for rewarding good performance and penalizing poor performance. There should be a greater role for the marketplace than envisioned in the Act. Two aspects of the proposed legislation cause concern. First, the system of awards and sanctions has a punitive connotation. In order to implement the program, the problems of overlapping regulatory jurisdictions and the vaguely defined authority and responsibility of participants needs to be resolved.

Second, the provisions to allow lower rates are insufficient to provide an incentive toward long term efficiency.

Appendix II

VALUE OF SERVICE PRICING APPLIED TO RAIL FREIGHT RATES FOR GRAIN

Concept of a Safety Net

To protect against financially burdensome freight rates, the federal government has indicated a willingness to consider a "safety net" provision which would limit farmers' exposure to the risk of higher freight costs vis-a-vis grain returns. The federal proposal has been to limit freight charges to some percentage of a weighted average price for a 'basket' of western grains.

For any proposal to adequately protect producers from burdensome freight rates, it must meet certain criteria.

1. It must be timely in its response to changing market conditions that would affect a farmer's ability to pay.
2. It must not interfere with the principles or objectives of reducing disincentives and distortions arising from the present rate structure.
3. It must provide farmers with long term protection.
4. It must ensure the railways are compensated for the variable costs of moving grain.

The proposal presented here meets these criteria.

Value-of-Service Pricing Concept Applied to Grain

Value-of-Service Pricing would protect farmers from rising freight rates in times of declining grain prices by having the freight charges collected by the railways reflect the value of the service being provided to the shipper. Essentially, this means that freight rates move in the same direction as grain prices. In years where grain prices drop dramatically the rail rate assessed the producer would decline, but not below the variable cost of the movement. Conversely, in years where grain prices are high the rates would reflect the full contribution to constant costs (20%) allowed the railways.

- a) **value-of-service pricing:** In normal commercial negotiations of rates with shippers captive to rail, rates are set on the basis of 'ability to pay' or 'value-of-service'. Rates assessed by the railways will vary over time, rising when shippers can afford to pay and falling (or remaining stable) when they can not afford increases. This proposal deviates from the value-of-service principle in that it recognizes that grain shippers are captive to rail, therefore the upper limit on rates is set at 20 percent above long run variable cost.
- b) **railway compensation:** value-of-service pricing provides the railways with adequate compensation for grain movement. The cost of capital used in the determination of the "Crow Benefit" included compensation for "business risk". This is the risk of changing revenues with market conditions that occurs with value-of-service pricing as described above. Rates set under the provision of this Act are strictly cost-plus, consequently they protect the railways from the major element of business risk. Value-of-service pricing exposes the railways to the normal business risks for which they will be compensated.
- c) **methodology:** Included in the new grain freight rate structure is a proposed 20 percent contribution to railway constant costs. Part of this contribution (8 percentage points) is retained by the federal government to ensure performance; the balance (12 percentage points) is paid to the railway. It is proposed that the 12 percent be varied in order that rail freight rates reflect grain market conditions as indicated by grain prices.

The methodology would be as follows:

1. Prior to the beginning of a crop year, the Canadian Transport Commission would review and agree upon the railways' cost estimates. At this time the full contribution to constant costs would be included so as to get an estimate of the base rate level.
2. A projection of the next year's weighted average grain price would then be determined.
3. The change in the average grain price would then be correlated to the contribution to constant costs, i.e., from a minimum of 0 to a maximum 12 percentage points of the 20 percent contribution to constant costs.

From the railways' perspective, their revenues per tonne may be reduced from time to time. However, at a minimum, their variable costs will always be covered in full and there will still remain an 8 percent contribution that they can earn based on performance criteria.

Advantages

1. The railway rates will vary with the farmer's ability to pay.
2. Value-of-service pricing avoids the problem which occurs because grain prices have historically risen at rates considerably lower than freight rates. A rate limit fixed as a percentage of the price of grain may persist over time, causing the rate to become noncompensatory. This recreates the distortion to the livestock sector and removes the farmers' incentive to improve grain transportation efficiency.
3. Value-of-service pricing could take effect immediately.
4. Value-of-service pricing approach does not require additional funds.
5. Value-of-service pricing prevents the railways from earning undeserved profits for transporting grain.

APPENDIX "TRPT-57"

PRESENTATION TO THE HOUSE OF COMMONS
STANDING COMMITTEE ON TRANSPORTATION
RE: THE WESTERN GRAIN TRANSPORTATION ACT
BILL C-155

UNIFARM

August 2, 1983

EXECUTIVE SUMMARY

Unifarm's recommendations for changes to the proposed Western Grain Transportation Act are as follows:

1. It should include the basic objectives of the Act.
2. Schedule 1 defining "grains" should be amended to reinstate the following items that were deleted:

- | | |
|------------------------|---------------------------|
| 1. Beet pulp | 4. Distillers dried grain |
| 2. Brewers dried grain | 5. Mill feed and |
| 3. Chopped feed | 6. Shorts |

The following "grains" should be added to the list:

1. Lentils
2. Triticale and
3. Others mentioned by the Minister

Flour made from grain or malt, to qualify for statutory rates, should not have to be transported in bags or barrels.

3. Consumers should have the same access to statutory grain supplies at the west coast ports as they do at Thunder Bay.
4. Senior Transportation Committee make-up should be changed by reducing from three to one the number of members representing feed grain users from outside the prairie provinces and adding one representative of prairie users.
5. The establishment of sub-committees should not preclude the attendance of professional advisors or technical staff employed by organizations who have representatives on the Senior Grain Transportation Committee. Compensation for their time and expenses should be provided.
6. The duties and functions of the administrator and his staff, described in sections 17 to 20, should be more clearly defined.
7. We do not believe that the administrator who has operational responsibility should also sit in judgement of the performance of system participants.
8. Criteria for monitoring railway performance should be expanded to include other factors in addition to tonnage such as tonne miles, car days, uncontrollable factors, and targets for various grains.
9. The "base rate schedule" should be reduced marginally on distances over 1200 miles and increased on short haul distances under 800 miles.
10. The term "shipper" used in Section 45 should be defined in the Act.

11. The "Crow benefit" should be changed from up to \$651.6 million and up to 31.1 million tonnes to a constant contribution per tonne on all tonnes thereby removing the upper limits on the government's financial commitment and tonnage.
12.
 - a. Branchlines should not be designated as grain dependent lines unless 80% of the total tonnage of grain that originated or terminated on the line or segment thereof was greater than the total tonnage of all traffic that originated or terminated on that line over the last three years.
 - b. Nor should the line be designated as a grain dependent line if the freight revenue less volume relevant variable cost in respect of traffic other than movement of grain received by the railway company that operates the line or segment thereof does not exceed 80% of the cost associated with the line or segment thereof.
 - c. Railway companies should publish the actual cost of moving grain on grain dependent lines in dollars and dollars per tonne.
13. The costing review should be open to public scrutiny. In future railway costing calculations, we suggest that a more realistic capital cost must be used.
14. In establishing higher or lower rates or joint line rates, the commission should consider the rate charged by the same or other railway companies beyond statutory destinations in determining the appropriateness of the rate. (This is of particular concern to the shipment of canola products beyond Thunder Bay.)
15. Provision for the introduction by the commission for incentive rates should be included in the review.
16. Railway companies should not be allowed to set higher rates for joint line movement as this would distort the principle of Port parity.
17. A binding agreement between CN and BCR must be established to prevent rates exceeding those proposed in the revised schedule of rates.
18. The interpretations and definitions used in Section 54 need to be rewritten so that the public could have a better appreciation and understanding of the terms.
19. The reference to a maximum shipper share "in respect of the 1986-87 and subsequent crop years" should be changed from 6% to "equal sharing by shippers and government."
20. Any negative rate of cost change should be shared in exactly the same manner as rate increases.
21. Any reduction of the government's contribution for line related variable costs should be shared in exactly the same manner as the government is prepared to

contribute to increases in costs for increases in volume over and above 31.1 million tonnes.

22. With respect to method used to deliver the crow benefit Unifarm will not agree to any legislation that fails to address the price distortion of grains and oilseeds within the designated prairie region of Canada.

The Double 80 proposal which is being actively promoted by the Government of Alberta, and to varying degrees by the leaders of five major provincial farm organizations is worthy of serious consideration. Unifarm is satisfied that it addresses prior concerns about the distortion of feed grain and oilseed prices on the prairies and about the dilution of crow benefits if they are paid to producers.

However, based on conclusions formed by delegates to the last several annual conventions of the organization, Unifarm can support the method of payment proposed in Section 55, provided that adequate measures are put in place to remove feed grain and oilseed pricing distortions on the prairies. (Such a measure is proposed by Unifarm in Appendix A of this presentation.)

23. We suggest that an upper limit on transportation rates be incorporated into this Bill. The maximum affordable net freight charged to shippers should not exceed 8% of the long-term weighted average price of the six major field crops.

INTRODUCTION

Unifarm is pleased to have this opportunity to present its views on one of the most important pieces of transportation legislation affecting western farmers in this century.

We have spent a great deal of time and resources in trying to develop a program that would improve the grain transportation system. While a consensus was reached fairly quickly on the basic principles of crow reform, the method by which the crow benefit would be allocated to grain producers was debated with less success. We wish to make it clear to you that our organization was always fully aware of what the impact would be if the crow benefit was paid either to the railways or to the producers.

For the better part of the past decade Unifarm has carefully examined over thirty different proposals for delivering the crow benefit to prairie farmers. Proposals developed by our organization and others were considered within the framework of our policy objectives, two of which call for:

1. Development of an efficient, economical grain handling and transportation system, with the benefit of the federal government's contribution toward the cost of shipping western grain to be retained by grain producers; and
2. As far as it is possible to do so, elimination of
 - (a) any negative impact artificially low grain freight rates may have on grain and oilseed dependent industries in the prairie provinces, and
 - (b) dilution of the crow benefit delivered to grain producers.

After discussing the positive and negative effects of paying the crow benefit either to the railways or to the producers, the majority of delegates to the last five annual conventions of Unifarm supported payment of the benefit directly to the railways with the proviso that the price distortions arising from this method of payment be dealt with by other means.

Both the Prime Minister and the Minister of Transport have made a point of describing Bill C-155 as a transport bill which has nothing to do with the domestic pricing related problems faced by the livestock and crushing industries. We remind you that the producers we represent are not particularly interested in structural or procedural constraints in government circles. The whole problem, not just a part of it, comes under the federal government's responsibility. Whether the government feels the whole problem is to be dealt with by one ministry, or two, or several, is immaterial from our point of view. For this reason we stress that we cannot accept this Bill unless it states how the problem above will be resolved.

Alternatively, section 55, which discusses the method of payment, could be amended so that the payment is made in a different way. We will discuss this matter in greater detail later in our presentation.

We will comment on specific parts of the Bill in their order of appearance, not in any order that would indicate our priority of concern.

INTERPRETATIONS

"Grains"

We are aware that provision is to be made at this stage of the proceedings for addition of certain specialty crops to the list of items defined in Schedule 1 as "grains" for purposes of this Bill and are prepared to support such addition. We note, however that the following items, previously on the statutory list, have been excluded from Schedule 1:

- | | |
|--|-------------------------------------|
| 1. Beet pulp, dried, sweetened
or non-sweetened | 8. Hulls, sunflower seed,
ground |
| 2. Brewers dried grain | 9. Millfeed |
| 3. Chopped feed | 10. Shorts |
| 4. Distillers dried grain | 11. Soya bean meal |
| 5. Grits | 12. Weed seed oil cake |
| 6. Groats | 13. Weed seed oil cake
meal |
| 7. Spletz | |

The items listed above vary in importance, it is true, but some of them are extremely important to the viability of secondary industries in Western Canada.

We suggest that the following items should be retained on the statutory list:

- | | |
|------------------------|---------------------------|
| 1. Beet pulp | 4. Distillers dried grain |
| 2. Brewers dried grain | 5. Millfeed |
| 3. Chopped feed | 6. Shorts |

We agree with the new items the Minister has promised to add to the list, but we feel that a number of specialty crops grown in southern Alberta and Manitoba should also be included. We suggest that the omission of specialty field crops such as lentils and triticale will simply ensure that the agricultural distortions and anomalies that currently prevail will continue.

We also note that flour made from grain or malt, to qualify for statutory rates, must be transported in bags or barrels. Such legislation, we suggest would preclude the development of modern, efficient means of containerization.

Furthermore, we find it difficult to understand why Canadian citizens living in B.C. will not be able to obtain statutory grains on Schedule 1 at Vancouver, but Canadians east of Thunder Bay will continue to be allowed free access as they have for some 80-odd years. Some of our members believe this is outright discrimination for which the government and members of this committee should be held responsible if a change is not made at this stage of the legislative process.

Objective of the Western Grain Transportation Act

We believe that it is absolutely essential for greater understanding, appreciation and administrative clarity that the purposes and objectives of the Bill be spelled out. The Minister of Transport had spelled out a number of principles previously. Our organization continues to support those principles and we believe that they should be re-stated in this Bill.

Definition of Movement

British Columbia Railways is, by definition, excluded from the provisions of this Bill. We believe that every effort must be made, now and in the future, to minimize transportation costs by following the most direct route to port. As new lands come into production in the Peace River Region, rail links from existing CN lines in that region to BCR lines, for example, may well be justified. Existing points which may ship grain on the BCR are disadvantaged when it comes to export opportunity. While there may be some measure of jurisdictional problem, surely it is not insurmountable. Provision for inclusion of the BCR, through federal-provincial agreement (or other means) should be given serious consideration. While section 49(2) calls upon the administration to promote reciprocal arrangements this does not provide any guarantee that agreement will be possible and binding.

PART I

ADMINISTRATIVE MEASURES

The Senior Transportation Committee make up should, in our opinion, be changed by reducing the three members who represent the feed grain users outside the prairie provinces, to one and adding one user representative from within the prairies.

Section 11 provides for the establishment of sub-committees and rules. The establishment of these sub-committees should not preclude the attendance of

professional advisors including staff members of committee members. We believe that qualified expertise can provide the committee technical resource input that would be extremely useful. Compensation should be provided for their time and expenses.

Grain Transportation Agency Administration

The appointment of an administrator is vital to the operation of the agency responsible for transportation, shipping and handling of grain. We believe that section 13 should be strengthened by insisting that the Governor in Council "shall" appoint an administrator instead of "may" appoint.

The duties and functions of the administrator and his staff described in sections 17 to 20 leave many areas of responsibility undefined. It is not clear, for example, if the administrator will have the authority to allocate company railway cars.

Allocation of Railway Cars

A federal government statement says the administrator and staff will assume the responsibilities of allocating cars which presently is the responsibility of the "Grain Transportation Co-ordinator".

Our concern is with the function of the administrator. On the one hand he will be asked to allocate cars, etc. and on the other hand he will be required to monitor the performance of system participants.

We do not believe that the same body that has operational responsibility should also sit in judgement of the performance of system participants.

Performance Objectives Regulations

The Bill gives fair warning in Section 21 that the Governor in Council may make regulations, at any time after the 1985-86 review that provides a system of awards and sanctions.

1. Section 21(1)(a) limits the measurement of performance to tonnes moved. We believe this limitation should be removed because there are other criteria such as car days, turn-around time, uncontrollable factors, etc. that should be considered in addition to tonnage alone.

PART II

RATES

The "base rate scale" introduced in Section 34, in our opinion, favors the short haul over the longer haul. We believe that the marginal cost on long hauls should be reduced on distances over 1200 miles, and the short haul (under 800 miles) could be marginally increased. If the rate isn't adjusted downward, farmers located furthest from port could gradually be forced out of the export market for grain.

While the rate structure should have some relation to cost in general, the value of the service must be taken into account in rate formulation. The people responsible for rate-setting must understand the ultimate value of the commodity in the market place relative to the value of rail transport. If the freight rate structure does not take a broader and more realistic view of the economic and market forces affecting a commodity such as grain, the railways could price themselves out of servicing the grain market in the more distant regions of Western Canada.

We are pleased to see that Section 45(1) allows the railway companies, in respect of any crop year, to establish a lower rate than that derived from the applicable distance related annual rate scale, providing that the "shipper" affected agrees to it.

However, it is not clear in Section 45 who the "shipper" is. We suggest that the term should be defined somewhere in the Bill.

Crow Benefit

Our organization does not agree with a fixed "crow benefit" as defined in section 34(1) and adjusted in other sections.

The Bill limits the government's contribution to a maximum of 31.1 million tonnes moved. We strongly disagree with this limitation for a number of reasons:

1. The limitation creates a two-price freight rate system - a lower rate on 31.1 million tonnes or less and a full compensatory rate on all shipments over 31.1 million tonnes. In other words, we will have a basic rate and a blended rate depending on volume marketed, which in turn, will in the aggregate act as a disincentive to crop production.
2. It will add to instability in the rate schedule for farmers even if we hold all other factors constant. Every time actual volume moved is more or less than that forecast by the administrator in setting the rate, adjustments will have to be made the following year. The effect could be compounded if other factors such as

inflation, changes in tonne miles transported, and other factors such as incentives, awards and sanctions are applied at the same time.

3. Equity, fairness and ability-to-pay are ignored by fixing the government's commitment.
4. The cost to the government may not be as great as it may think it will be, because:
 - a. if tonnage falls below 31.1 million the Bill allows the government to pocket the money (despite what we took earlier to be a promise by the Minister to pay the total benefit annually).
 - b. there could be a substantial shift to livestock and lighter weight, higher value crops, such as canola, that could keep the tonnage down in the future.

In conclusion we strongly recommend changing the crow benefit from \$651.6 million to a fixed amount per tonne adjusted by an appropriate rate schedule.

Costing Review

We strongly support the need for a Snively type of cost review. However, according to experts who know much more about railway costing than we do, there seem to be a number of valid concerns raised about the details of such reviews.

To ensure that the hearings are perceived to be fair and open, the reviews should not be restricted to CTC scrutiny. In future calculations we suggest that a more realistic capital cost must be used. It is not correct, in our opinion, to use the same cost of capital for both railway companies when CN does not pay income tax. Furthermore, if the railways are going to levy additional charges such as stop-off charges, these charges should be taken into account in establishing railway costs in the future.

Annual Estimation of Variable Rate

"Branchline Designation" - Section 40(2) arbitrarily designates a branchline as a grain dependent line if the tonnage of grain moved is greater than 60% or if non-grain revenue does not cover the cost associated with the line. We suggest that this be changed to about 80% of total traffic, otherwise farmers will be subsidizing non-grain traffic on the line.

Nor should the line be designated as a grain dependent line if the freight revenue, less volume relevant variable cost, in respect of traffic other than movement of grain received by the railway company that operates the line or segment thereof, does not exceed 80% of the cost associated with the line or segment thereof.

We also suggest that the railway companies should publish the actual cost of moving grain on these lines so that shippers and elevator companies could plan more effectively in the longer term.

As indicated previously, we support the provision in Section 45(1) that allows the railway and shipper to negotiate and agree on a rate lower than that derived from the annual distance-related rate scale.

Incentive Rates and Penalties

With the exception of Section 45(2) that will allow the Commission to establish lower rates for weekend and seasonal loading prior to 1986-87, there doesn't appear to be any satisfactory provision in the Bill that covers incentives and penalties for system participants. Nor is it on the list of items to be discussed during the review. We believe that it is easier to develop a more rational and efficient grain handling and transportation system if a fair and equitable system that benefits shippers can be developed and implemented. Such a proposal must not be introduced at the expense of any segment of grain producers or segment of the grain handling companies. It must be mutually acceptable.

We strongly oppose section 48(1) that would allow railway companies to set rates higher than that provided for in Section 43 for joint line movements. If it is absolutely necessary to cover additional costs they should be included in the overall cost and not in a higher rate. It would be difficult to maintain the principle of port parity if the commission allowed higher rates for joint line movement.

As mentioned previously reciprocal arrangements for the interchange of grain traffic between CN and BCR is desirable to prevent rates exceeding those set in the rate schedule. In our opinion section 49(2) must be strengthened so that a binding agreement can be made.

In establishing higher or lower rates or joint line rates, the commission should consider the rate charged by the same or other railway companies beyond statutory destinations in determining the appropriateness of the rate. (This is of particular concern on the shipment of canola products beyond Thunder Bay.)

The section on rates is very restrictive as it applies only to rates for the movement of grain to the West Coast or Thunder Bay. By limiting the commission's power to the closest port only, it will not be possible for it to respond to complaints provided for in section 52.

PART III

GOVERNMENT PAYMENTS

Some of the definitions in section 54 are not clear, in our opinion. The definition of "cost change per tonne" uses the same words as it is trying to define. It also refers to 54(2) for the figures for 1981-82 but the explanation there states that the average cost for 1981-82 crop year is different for the next 4 years. The wording should be improved so that all can comprehend why the average cost is different, etc.

The "maximum shipper share of the rate of cost change" is defined to be 6% in respect of the 1986-87 and subsequent crop years. We accept the principle of sharing cost increases with the federal government, up to a point. The problem arising from this section is the manner in which cost increases would be shared and the consequences that follow from it.

If shippers (producers) pick up the first 6% of such cost increases (and it's possible the increase may be all due to increased volumes and not inflation) reductions in cost beyond the 6% level brought about by efficiencies or by transferring costs to producers in the grain handling and transportation sector will all accrue to the government. Therefore, if costs for whatever reason, are expected to be over 6%, there would be no incentive for the shippers to reduce costs, in fact they may be better off to incur greater costs and pass them all on to the government.

In fact it would be to the shipper's (producer's) advantage to push up the cost as high as possible once it exceeds 6% by whatever means (e.g. increased marketings) to get the increase incorporated into the rate structure. There is no incentive for shippers to reduce cost increases if they are running over 6%. It is clear that there would be an incentive for shippers (producers) to reduce costs if they are under 6%. We believe it is extremely important that regulations developed in respect to this Bill be designed to encourage and reward efficiency on the part of system participants rather than just reduce the government's commitment. It is difficult to develop and promote an efficient transportation system if the participants cannot share in the benefit arising from efficiency. The ideal would be for the federal government and shippers (producers) to share cost increases equally. This would provide shippers (producers) assurance that they would always benefit from any efficiencies in the system. It would also provide safeguards against abuse of government funds.

Section 54(3) is not consistent with other sections of the Bill and must also be amended. As the section presently reads shippers would pay the first 6% of cost increases

but the government would benefit from any negative changes in cost. To be fair, we would be prepared to share any negative rate of cost changes in exactly the same manner as we share rate increases and no other way! If the bill is amended and we share increases 50-50 we are prepared to share decreases in the same manner.

If the government refuses to share cost changes equally, our organization will agree to annual cost increases of up to 4 1/2% only.

We cannot accept the proposed reductions for line related variable costs proposed in Section 54(4) either, unless the government is prepared to pick up the cost of increases in volume over 31.1 million tonnes in any crop year.

If the Bill is amended as we requested earlier and the federal government shares the cost of volumes marketed over 31.1 million tonnes, cost changes attributed to volume would be part of the government's responsibility. This in turn would reduce the amount of cost change left for producers to share with the government. The need for an upper limit on the maximum shipper (producer) share of the rate of cost change would not be necessary particularly, if an adequate "safety net" was in place.

Payment to the Railways

Unifarm will not support any legislation that fails to address the price distortion of grains and oilseeds within the designated prairie region of Canada. Nor are we prepared to accept any proposed legislation that dilutes the crow benefit presently received by all prairie grain producers whether they export their grain or sell it locally in the domestic market.

Our organization has continued to spend much of its resources on the "method of payment" and means of resolving the two major concerns mentioned above. We are pleased to inform this committee that a degree of concensus has been reached among the major farm organizations and the Alberta government on the method of payment.

Our organization believes that the so called "Double 80" proposal is worthy of consideration. There is a catch to it. It requires a constant flow of roughly \$30 million annually to offset the dilutions of part of the crow benefit. The Minister of Transport had promised \$400 million in agriculture adjustment funds, later \$204 million, but in the Bill before us there aren't any such funds. An annual commitment of \$30 million would be equivalent to roughly \$300 million in cash, or an average of two earlier promises.

In any case the Double 80 proposal alleviates most of the concerns we had with the acreage payment proposed by Gilson. It will not penalize those with high yields who

market large volumes, it recognizes production off new acres, it compensates those who sell locally or feed their grain, etc. We expect that other organizations will advise you on the details of how it would operate so we will say no more at this time.

Early in this presentation we emphasized our determination to find a means of eliminating the negative impact of artificially low grain freight rates on feed grains and oilseed dependent industries on the prairies. If the crow benefit is paid directly to the railways, as proposed in section 55, price distortion of grains and oilseeds in the prairie region must be addressed.

We are now satisfied that we have developed a workable method of eliminating that distortion to a large degree. We refer you to Appendix A (attached) which describes the solution we propose.

CN Adjustment

According to Snavely's calculation CN should receive about \$3.4 million for the extra distance from Edmonton to Prince Rupert and Ridley Island compared to the distance from Edmonton to Vancouver. We do not understand why the Bill suggests it should be \$14 million for 1983-84 and then refers the matter to the commission for other years. We believe there are many factors, in addition to distance, such as the lack of congestion and turn around time, that should be examined by the commission under provisions provided in section 56(4) of the Bill, in determining the adjustment.

PART IV

REVIEW

We are pleased that this Bill (Section 59) provides the opportunity to review and evaluate the performance of the legislation particularly with respect to performance of those involved in the transportation sector and the actual cost of transporting grain. We will be in a better position to assess the appropriateness of certain parts, including our own proposal if implemented to reduce grain price distortion, or any other method of payment that may have been implemented.

We are also pleased that the Minister has promised to introduce a protective measure by linking the freight rate to the price of grain. In a letter dated March 10th to the Minister of Transport, we suggested that the maximum affordable net freight cost charged should not exceed 8% of the long-term weighted average price of the six crops.

Our members see the safety net as the most important form of protection that may be available to them regardless of what combination of factors is used to create and maintain it.

On the matter of branchline rehabilitation we are pleased that the minister has promised to review this matter in 1985-86, but less pleased that the Bill does not so state, and with the fact that the amount committed by government to rehabilitation is less than the requirement identified in the Gilson process. We seek specific assurance that the branchline rehabilitation program will be reconsidered in 1985-86.

CONCLUSION

It is our hope that this committee understands clearly that Unifarm is concerned not only about improvements in the grain handling and transportation system, but about the distortion of feed grain and oilseed prices to prairie users. Once again we ask that Bill C-155 give full consideration to the latter concern.

Respectfully submitted,

Stan Bell

President of Unifarm

APPENDIX A

Grain Freight Adjustment Plan to Offset The Distortion in Prairie Grain Prices

Background

If all of the crow benefit is paid directly to the railways the average domestic price on the prairies for grains and oilseeds could be up to \$20 per tonne higher than it would be if grain shippers paid full compensatory freight rates.

The price of grains and oilseeds in an exporting region would normally be the external market price backed off by real transfer costs. However, if the transfer costs are subsidized, the price of grain and oilseeds would be higher than they would otherwise be relative to external markets depending on how well the forces establishing prices are allowed to work.

Objective

The objective of this proposal is to develop changes in the system that would reduce the price distortion to prairie buyers in the market place.

Discussion will be limited to the prairie feed grain and canola crushing markets. In both cases, the proposal reduces the selling price received by the sellers as well as the purchase price paid by prairie buyers.

Part of the price distortion is reduced by simply substituting an alternative cost in place of higher transportation rates. The remaining price distortion is removed by reducing the present marketing costs paid by purchasers within the prairie provinces. Combining the two adjustments it is possible to reduce the average selling price of feed grain within the prairie region by approximately \$20 per tonne. It needs to be applied only to the small volume that is commercially traded. Other proposals such as an acreage payment would lower the price on all grain produced, even grain that was not sold. This proposal not only deals with the small portion affected, it spreads the cost over all grains marketed reducing the cost of this program upon any one seller.

The Proposal - Grain Freight Stabilization Plan

There are three separate markets from which prairie feed grain purchasers may obtain their supplies (CWB, commercial market and directly from a farmer).

This proposal assumes that the CWB will continue to offer feed grains for sale in Canada although it is not necessary for this proposal to work. To be effective, the proposal must impact upon the price on all three markets above. To achieve this objective it is assumed that lowering the price in the two separate commercial markets (Board and non-Board) would lower the price on the farm to farm market as well.

A. Proposed Changes to CWB Prairie Sales

There are three changes proposed to CWB sales:

1. CWB freight levy;
 2. Reduction in grain company selling charges; and
 3. By-pass elevator discount.
- (1) The CWB would deduct a freight levy of about \$10/tonne (in accordance with the freight rate schedule) from their asking price for feed grains. This would reduce the CWB asking price on the prairies by \$10/tonne. The cost of the levy and higher payments for services to grain companies in (2) below would come out of the CWB pool.
- (2) The grain company's administration charges for selling CWB stocks could be reduced from \$7/tonne to about \$2/tonne or less. At present there isn't any additional charge if the same grain is shipped outside of the prairie provinces. (This is because the CWB has already paid the grain companies for all of their services.)
- (3) A saving of about up to \$5/tonne could be passed on to buyers if they found a seller who was prepared to sell his feed grain to the CWB under present terms and conditions but the product is not unloaded. The sale is only recorded at the elevator and by not unloading the grain the buyer benefits from the reduction in actual marketing costs.

The combined saving to the buyer would be about \$20 per tonne and the cost of about \$15 per tonne would be borne by the respective CWB pool accounts.

B. Proposed Change for Commercial Feed Grain Sales

The two changes proposed are:

1. Freight rate levy; and
 2. Reduction in handling charges.
- (a) The freight rate adjustment levy of about \$10/tonne is also applied against all non-board prairie sales only.
- (b) The handling and marketing charge of about \$12/tonne could be reduced to about \$2/tonne.

The combined effect of the two changes would save local buyers of feed grains about \$20/tonne over that of the present system. It would be self-financing if the volume of sales outside the prairies is equal to the volume within the prairies.

In effect the seller passes on \$10 to the buyer. The other \$10 cost (reduced handling charge) to the trade on sales within the prairie provinces is recovered from the \$10 levy that is not passed on to sellers outside the prairie provinces.

C. Farm To Farm Sales

Under normal marketing conditions the farm to farm price of feed grains should follow those established in the other two markets.

Stabilization

The Grain Freight Stabilization Plan could serve a dual purpose. Not only could it be used as outlined above to reduce prairie feed grain prices, it could also be used during periods of grain surpluses and depressed feed grain prices to strengthen prairie feed grain prices.

Unspent funds accumulated from the freight levy could be used to stabilize feed grain prices. Reducing the amount of benefit passed on to feed grain buyers during periods of depressed prices, would not only stabilize their buying price, it would also increase funds available to allocate to feed grain sellers.

Canola

The same adjustment could be applied on all sales to non-crushers. For example, if a freight levy of \$5/tonne was charged on all sales for export, and all of it was passed over to the oilseed crushers, they would benefit from

- (1) a reduced market price of \$5/tonne; and
- (2) a direct transfer of freight levy funds. The total benefit would depend on the levy and their relative market share of the export market.

UNIFARM

July 1983

APPENDIX ' 'TRPT-58' '

TOWARD A
COMPREHENSIVE SOLUTION

STATEMENT TO THE

HOUSE OF COMMONS
TRANSPORTATION COMMITTEE

REGARDING THE

WESTERN GRAIN
TRANSPORTATION ACT

BILL C-155

THE COAL ASSOCIATION OF CANADA
Ste. 301, 1000 8 Ave. S.W.
Calgary, Alberta T2P 1J4

INTRODUCTION

After years of debate about required reforms to Western Canada's rail transportation system, the federal government has put forward to Parliament Bill C-155, which will form the basis of a comprehensive solution to the problem. The proposed legislation would bring railway revenues from grain transportation more in line with actual costs, thereby increasing the railways' ability to generate the capital required to expand and upgrade their systems.

The Coal Association of Canada considers it imperative that a new transportation regime be established to provide the railways with adequate compensation and incentive to maintain a healthy, efficient operation. The Association welcomes the government initiatives, and recommends measures be taken that will enable the railways to proceed immediately with their planned expansion and modernization. The lead time required for completion of major railway expansion projects is generally four to six years. If this work is not underway during 1983, a looming capacity constraint could undermine Canada's credibility as a reliable export supplier of all bulk commodities. Failure to pass the proposed legislation at this crucial time would have a devastating effect on all bulk commodity shippers, including grain producers.

Coal in Canada's Economy

A healthy coal industry together with other resource industries, including the agricultural sector, form the backbone of the Western Canadian economy, and is important to the economic and social well-being of Canada as a whole.

The value of coal as an export commodity today can be seen by its contribution to Canada's international balance of payments. From modest beginnings as an export commodity, coal has grown to the point where, in 1982, coal exports were valued at \$1.2 billion, with coal contributing to Canada's positive international balance of trade payments for two consecutive years. In 1981, payments to all levels of government were well in excess of \$115 million, including taxes to the federal government of \$50.1 million*, taxes and royalties to the provinces of \$58.3 million*, in addition to many millions in taxes to the municipalities. This money plays an important role in supplying the services demanded of government by all Canadian.

Perhaps the most important benefit to Canada is the direct and indirect employment from the coal industry. In 1981, direct employment in the coal industry accounted for approximately 11,200 jobs.* With a multiplier effect of 4.5 (used by Alberta Energy Resources Conservation Board), the spin-off activity resulted in another 50,400 jobs outside the industry.

Moreover, between 1970 and 1982, the coal industry invested \$4.45 billion in building new mines and coal processing plants, comprising a significant contribution to Canada's economic development.

From every point of view, the economic and social well-being of Canada is stimulated by a healthy coal industry, an industry vitally dependent on an efficient railway transportation system. But an improved transportation system is only one part of the total economic and social benefit that would result from enacting the federal government's Bill C-155.

The commitment of the railways to implement a \$16.5 billion upgrading program will promote the economic development of Western Canada by generating jobs and spin-off benefits, and will stimulate economic recovery throughout Canada. The railway construction and manufacturing activities will provide an estimated 375,000 person-years of employment across Canada. The resulting revised freight rate structure will, in time, strengthen and diversify Western Canadian agriculture, while complementary initiatives will enhance Eastern agricultural development in Canada over the next decade.

*Statistics Canada, Manufacturing and Primary Industries Division

A Looming Capacity Crisis

Canada's coal industry has grown to become a major world supplier over the last ten years. This rapid growth in export coal, as well as other bulk commodity exports, has placed substantially increased demands on the Western railway system. At the same time, it is understood that the capital required for plant expansion has not been generated from earnings, largely as a result of losses incurred transporting grain at less than cost. This revenue shortfall has created a significant gap between what the railways need to do and what they can afford to do.

Very large investments by the railways are needed to expand and modernize their systems, as well as to develop new technology to handle current and projected demands. If the losses are allowed to continue, it will be impossible for the railways to finance these investments, and capacity rationing could result. Not to be able to proceed with the planned expansion program would be very detrimental to Canada's reputation as a reliable export supplier, and have a devastating effect on the Canadian economy.

In August 1981, the alarming realization that the projected bulk transportation capacity might not be available and that rationing could be required led to the formation of the Task Force on Canada's Crisis in Grain Transportation. It was comprised of major bulk shippers including three agricultural groups, who shared the same concerns. Its objectives was to ensure the railways could earn adequate revenues to meet the capacity requirements of all export commodities. The Task Force believed it was necessary that a comprehensive solution be put in place to replace the ad hoc or temporary solutions of the past.

The current short-term reduced demand for certain export commodities, due to the global recession, has by no means lessened the urgent need to expand rail capacity for the future. Increased transportation facilities will be required to accommodate even modest projections of growth of bulk commodity exports.

The Coal Association of Canada projects that from 15.5 million metric tonnes in 1982, west-bound coal rail freight traffic will double to 31.0 million MT by 1985, and will almost triple to 46.0 million MT by 1990. This can translate into up to 100,000 new jobs for Canadians. With increases in export of grain, potash, sulphur and other products, the railways face a dramatic expansion of their total bulk freight load by the end of this decade.

A Fair Rate Structure

The current revenues to the railways from the 86 years old statutory grain rates, impede the development of an economically viable and efficient railway

transportation system. If the railways are to raise the required capital, equitable rates must be charged for all commodities. There is neither justice nor economic sense in a legislative act that holds the price of one commodity at 1897 levels, while all others pay 1983 rates.

The average railway freight rates paid by the coal industry are over five times higher than the statutory grain rates on a revenue per tonne/km basis. Moreover, between 1970 and 1982, coal rail rates have increased by more than 300 percent, which far exceeds the rate of inflation of the consumer price index over the same period.

Rail rates now range from 25 to 40 percent of the FOB selling price of Canadian coal. This selling price is largely determined externally by the highly competitive international market, and the popular misconception that an increase in freight rates can automatically be passed along to the consumer is simply not true. The coal industry is currently paying compensatory freight rates, the maximum that competitive pricing will permit. The industry does not expect that increased compensation to the railways for grain handling will reduce the freight rates on coal. However, it does expect that constant freight rates in real terms, with reasonable price escalations, can be established, if each commodity pays its own way.

Competition in World Markets

In spite of severe handicaps, the coal industry has been able to build a reputation for reliability of supply and delivery. This important asset can be attributed in part to a highly sophisticated rail transportation system, and to world renowned coal handling facilities at Pacific tidewater. It is, therefore, very important that the transportation system be able to accommodate increasing traffic volumes while sustaining itself on a long-term basis.

Canadian coal, like most other bulk export commodities, is located long distances from tidewater. Approximately 1200 km separate the Western coal mines from the coal terminals. This long haul over mountainous terrain, often in harsh climatic conditions, is a distinct disadvantage to the Canadian supplier.

In comparison, three major competitors carry their coal over much shorter and easier rail routes. The mines in Australia, Canada's main competitor, are located 100 to 300 km. from port. Similarly South Africa and the United States of America have average rail distances from mine to port of approximately one-half those for Canada. Because rail freight rates in Canada comprise such a high percentage of the F.O.B. sales price of coal, the significance of this disadvantage is clearly apparent.

The Canadian coal industry must shoulder some considerable burdens, due to remote location and difficult mountain mining conditions. It simply cannot afford the added burden of a clogged rail system, unable to meet the demands placed upon it.

SUMMARY AND CONCLUSION

Canada's future as a bulk commodity exporter may be seriously threatened by the inability of the railways to meet the capacity demands that will be placed upon them. An inadequate railway system is a major barrier to continued economic growth in Western Canada, and Canada as a whole. The Coal Association of Canada urges Parliament to adapt the proposed legislation. It shares other shippers' concerns that, once given passage of this Bill, the railways commence expansion projects immediately. The Bill should include provisions to ensure this.

Some existing rate structures do not provide the railways adequate revenue, or incentive, to improve their system, nor to enable them to handle future traffic demands. The coal industry has built a reputation for reliable delivery, in spite of difficult mining conditions and distance from tidewater. This is a plus for the industry, in a fiercely competitive market, and can assist in tapping future markets; but only if that reputation is maintained. The growing value of this commodity to the Canadian economy can be seen in the substantial contributions the coal industry makes to government taxes and royalties, to the Canadian payroll, and to economic development. The opportunity to ensure a healthy future for Canada's major export industries, and to stimulate economic recovery throughout Canada, must not be lost.

As a closing comment we would like to put forward our view on the method of payment of the Crow benefit portion of this Bill. While we consciously stayed out of any negotiations with respect to payment of these sums, we also believe that the true benefits of efficiency in the new rail regime will only be achieved when all payments are made to the producers. Then and only then will they have the choices to decide how they want their product shipped and what efficiencies they expect from the dollars they spend.

APPENDIX "TRPT-59"

Submission on Bill C-155

An Act to Facilitate the Transportation,
Shipping and Handling of Western Grain and to
Amend certain Acts in consequence thereof

Submission of the Alberta Cattle Commission on Bill C155 - An Act to facilitate the transportation, shipping and handling of western grain and to Amend certain Acts in consequence thereof

SUMMARY

In this brief, the Alberta Cattle Commission, representing 37,000 cattle producers in the Province of Alberta, attempts to make the following points:

- (1) That whereas we were prepared to support the compromise proposals of Dr. Gilson, we are absolutely opposed to the Bill now presented unless it is amended very significantly. In our view the bill is a bad piece of legislation for the Prairies and for Canada as a whole.
- (2) That it is obvious from all the documentation prepared and published by the Federal Government that payment of the Government subsidy directly to the producers was the correct thing to do and that the Government reversed that decision for purely political reasons primarily linked to pressure from Quebec.
- (3) That the Alberta beef industry is the single most important agricultural sector in Alberta, with tremendous current and potential benefits to the Province. In addition that the Prairie beef cattle production sector has very significant economic and especially trade benefits to Canada.

- (4) That the price of grain and relative transportation costs on grain and meat are vital components of the competitive position of our Prairie beef production industry relative to those in other parts of Canada and in the U.S. If rates on grain are protected from inflation and partially subsidized by Government and rates on meat and livestock have no protection eventually we will export only grain from the Prairies.
- (5) That the historical impact of the Crow Rate has been to destabilize Prairie grain prices and consequently livestock production. This has had a significant effect on our production, processing and marketing systems. Recently the rapid increase in transportation costs on meat and the fixed grain rate have created a continuing and growing disadvantage to our meat producers.
- (6) That Bill C155, to the extent that it removes capacity constraints in our grain export system, will significantly increase the relative price of grain on the Prairies and consequently create serious additional damage to the livestock industry.
- (7) That the immediate result of Bill C155 will be a negative impact on investment decisions in the cattle feeding, meat processing and beef industry service sectors. Over time the rate inequity could erode our whole cattle feeding, meat processing and service sector by up to 60% of present production levels - a loss of approximately \$1.5 billion and 6,000 jobs to the Alberta economy.

- (8) That beyond its impact on the Prairie livestock and agricultural processing sectors, Bill C155 will also have other very damaging consequences including:
- (a) Further balkanization of Canada because of political resentment and Provincial offset programs.
 - (b) A negative impact on the Canadian economy because of reduced feeding, processing and value adding for grain products and increased exports of unprocessed grain and oilseeds.
 - (c) Higher Canadian food prices because of an export subsidy on the most important basic items (grains and oilseeds) in our whole food production system.
 - (d) Serious damage to our Prairie Agricultural production base because producers will be encouraged or even forced to maintain a system of producing grain for export that has been shown to be very damaging to most Prairie soils.
- (9) That though we recognize the proper concerns of Quebec representatives in protecting the interests of their producers, it is now obvious that the arguments that they have presented against Dr. Gilson's report are not supported by the facts and that their real objective was to force the Government to take action that would seriously weaken the Western Livestock production and Agricultural processing sectors.

(10) That if the Bill was amended to include the "Freedom of Choice" proposal on payment of the Crow Benefit now getting very active support from producers on the Prairies, we would be prepared to support it.

INTRODUCTION

The Alberta Cattle Commission welcomes this opportunity to appear before you to give our views on this very important Bill. This is the most important piece of legislation affecting Canadian Agriculture and Western Canada in general to come before Parliament in many years. Probably no other legislation in recent Canadian history has received so much scrutiny nor been subjected to so much public debate. The Alberta Cattle Commission was one of the first farm organizations to point out the growing problems being created by the rate as it began to fall well below costs in the early 70's - particularly for livestock feeders as the low rate began to distort Prairie feed prices. Since then we have been actively involved in attempts to bring about changes in the rate structure that will resolve these distortions but at the same time be acceptable to grain producers. We strongly favoured the Gilson compromise and were prepared to support the subsequent amendments in the Government statement of February 4 this year. However we are absolutely opposed to Bill C155 as it is now written. In our view, the payment of Government subsidy dollars directly to the railways will be disastrous for our industry, for the whole future of Western Canada and eventually for Canada as a whole. We will attempt to demonstrate our concerns in this brief. We have laid out our submission under the following headings:

Summary

Background to the Crow rate issue

The Alberta Beef Cattle Industry

The Interrelationship of Grain Pricing and Beef Production

The Impact of the Crow Rate on Prairie Livestock Production

The Impact of Bill C155 on Prairie Livestock Production

Some General Implications of Bill C155

Some Comments on Quebec Concerns

Proposed Changes to Bill C155

BACKGROUND ON THE CROW RATE ISSUE

While you may not agree with our interpretation of the background to the current Bill, we think it important that you get our perspective on it in order that you better understand why we are taking the position that we are. First of all, we think it very important that you recognize two things about the Crow rate; that it is now and always has been a developmental and not a transportation policy; and secondly that when the rate was introduced in 1897 and legislated in 1925 it was not, nor was it intended to be a rate below cost but only a protection against monopoly pricing by the railways. Not until the late '50's at the earliest did the statutory rate level start to fall below the actual costs. Since then of course, it has fallen back rapidly, and based on the proposals in Bill C-155, producers are now paying less than one-fifth of the actual cost of moving statutory grain to export position. This situation has created three very acute problems. In the first place, it has obviously led to very serious revenue problems for the railways-problems which have

significantly impeded their ability to maintain their system and to make the capital investments necessary to improve and expand it. Secondly, because the rate allowed no flexibility, did not apply to other transport modes and did not encourage rationalization nor innovation, we have developed an extraordinarily costly and inefficient grain handling and transportation system on the Prairies. Thirdly, the low rate on certain raw commodities has impeded the diversification of cropping practices and crops in the west, and seriously hampered agricultural processing and livestock feeding - which depends very heavily on grain. This last point is obviously the area of primary concern to our organization.

At the Gilson hearings there was general agreement by all those involved that all three of these problems must be addressed. After considerable work and investigation, Dr. Gilson concluded - and most of us agreed - that the only way to address all three problems was to pay any Government Crow benefit subsidy directly to producers and leave them to decide what to grow and where to market it. Because the producer would then be paying most of the cost of hauling the grain he would begin to put pressure on the system - by choosing other modes, demanding improvements and even deciding to market his crop through other means such as livestock. However, Dr. Gilson also suggested that the producers and the grain handling and transportation system be given plenty of time to adjust to this new regime, and therefore proposed a phased in payment system whereby the government subsidy would initially go 100% to the railways but over time more and more

would be paid out directly to producers. All of those at the Gilson table agreed that this proposal had enough merit to be taken back to their constituents for discussion. Our organization recognized that the phase-in meant that the distortions in feedgrain prices to the cattle industry would only be solved over time, but nevertheless we agreed to accept the proposal in the interests of compromise. However, the Prairie Wheat Pools had a particular problem in that for some time they had taken a very inflexible public position that all the payments should be made to the railways and they found themselves unable to change that position - even though they recognized publicly that payments to the railways created serious distortions in agriculture production and serious damage to the livestock industry. The Pools introduced their own proposal for resolving the feedgrain price inequity known as the Western Rate Equalization Fund. However this proposal did not receive support from grain or livestock farmers nor from the Government.

From that point on, the situation has deteriorated steadily. The Pools, in attempting to counter the obvious support for the Gilson proposals on the prairies, mounted a strong campaign against them and also sought the support of farm groups in Eastern Canada on the basis that expanded processing and livestock production in Western Canada would be detrimental to producers and processors in Ontario, Quebec and the Maritimes. They found a very willing ally in the Quebec farm community and particularly in the Parti Quebecois Government that for reasons of its own chose this as a useful stick with which to belabour

the Federal Government. However it is significant that the livestock organizations and the government in Ontario have indicated that, as far as they are concerned, the Gilson proposals posed no threat to them and in their view were fair and equitable. This was borne out by considerable research work done by Federal government officials to demonstrate the impact of the Gilson proposals in both Eastern and Western Canada. This research showed that there was almost no impact of the Gilson solution on Central and Eastern Canada.

However, in February of this year, the Government bent to the pressure from Quebec and further modified the Gilson proposals to create more protective devices in the Bill to meet the concerns of the Quebec livestock industry and to attempt to mollify Pool opposition. However, this was unsuccessful. The opposition continued to mount in intensity if not in reason, and in May of this year the Government capitulated totally to the demands of their Quebec caucus, aided by the Wheat Pools, and decided that all the money should be paid directly to the railways.

From our point of view this was a disastrous decision. We have now totally lost two out of the three objectives of Crow reform. Firstly, there will be little or no opportunity or demand for innovation and efficiency in the system, and we will continue to maintain and further develop this huge, costly and inefficient white elephant that we call our grain handling system. Secondly, we have obliterated most of the potential for economic development and diversification in Western Canada. In fact it is likely that the

livestock and agricultural processing industries will be much worse off under the new regime. To a fairly significant extent, our prairie livestock feeding industry has been protected from the impact of the low Crow rates by constraints in our railway system and our inability to export all the grain we grow. As capital improvements remove those constraints, livestock producers in the west will be exposed to the full blast of the export subsidy and, over time, will be blown out of business. It is our view that within 7 years livestock production in western Canada could decline by 60% from present levels - a loss of \$600 million in livestock production and of more than 6,000 jobs in the Packing Industry.

THE ALBERTA BEEF CATTLE INDUSTRY

The Alberta Cattle Commission is set up under Provincial legislation to represent 37,000 cattle producers in Alberta and operates under the control of 90 delegates and 15 directors elected by all producers in the Province. In 1982, 63% of the farms in Alberta reported owning beef cattle. Alberta produces 38% of the beef cows and 40% of the slaughter cattle in Canada, and sales of beef cattle represent approximately 40% of all farm cash income in the Province. Table 1 below shows average farm cash receipts for selected farm commodities in Alberta over the period 1978-1982. At the processing level, Alberta has 15 Beef Packing and Processing plants employing approximately 6,000 people and with shipments of about \$1.5 billion annually. In addition the livestock industry is served by 77 Feed Manufacturing plants employing 1,000 people, by 30 auction markets

employing approximately 500 people and by a very large service sector including supply companies, trucking firms, manufacturing plants etc. It is estimated that in Alberta alone, there is a multiplying factor of 4 times for each \$1 worth of live cattle produced.

TABLE I	AVERAGE FARM CASH INCOME IN ALBERTA FROM SELECTED COMMODITIES 1971 - 1980
---------	--

	\$ Million	%
Wheat	369	20%
Barley	194	10%
Canola	153	8%
Cattle and Calves	687	37%
Hogs	131	7%
Dairy	<u>89</u>	5%
Total Farm Cash Receipts	1,868	

From a national and international perspective, Alberta ships 74% of its beef production to other parts of Canada and the U.S. 55% of these shipments are to Quebec, 30% to B.C. and the other 15% to other parts of Canada and the U.S.. Total Canadian sales of beef and beef cattle to the U.S. in 1982 were \$358 million, and Alberta is estimated to provide approximately 35% of this amount - or \$125 million per annum. Total value of beef, beef cattle and beef bye-product

shipments out of the Province in 1982 were estimated at \$1.4 billion.

Over the last 2 years Alberta has been expanding its market for beef and beef products. Rapid increases in transportation costs on beef to the Quebec market have made other markets more attractive to us. Increasing amounts of both fed cattle and beef are being sold into the Western U.S. (sales of slaughter cattle to the U.S. from Alberta have increased 41% over the last 2 years). In addition a small but significant market for Alberta beef has been developed in the U.K. Increased sales of beef are looked for in Pacific Rim markets and for by-products in the E.E.C. and U.S.

THE INTER-RELATIONSHIP OF GRAIN PRICING AND BEEF PRODUCTION

There is a very close and important relationship between the grain and livestock economies on the Prairies. Not only does feed grain provide the base for all livestock feeding systems on the Prairies - Beef cattle, Hogs, Dairying, Poultry - but the whole cropping pattern and land use system is determined by the relative returns on grain, oilseed and livestock production. In Alberta, 56% of our grain production is feed grains and of this, 60% or 4.5 million tonnes, is fed within the Province. It is estimated that in 1980/81 our 20 largest feedlots consumed approximately 320,000 tonnes of barley - equivalent to the total purchases of Italy which was our 3rd largest overseas market for barley in that year. Overall it is obvious that the domestic feedgrains market is not only a very important volume market but has also traditionally been much more stable in both price and volume than the export market.

From a cattle production point of view, grain forms the basis of the cattle feeding business - constituting about 75% of the costs in a feedlot. In the cow/calf and backgrounding sectors, grain is of less direct importance, being used primarily in winter rations and to supplement roughages. The normally accepted figure to raise a steer from conception to slaughter weight is 70 bushels of barley. Across the Alberta industry this means a total annual consumption of just under 3 million metric tonnes in 1981. However it has to be recognized that the price of grain forms the basis for all feed prices on the Prairies - hay, silage and even pasture costs. Any artificial change in grain prices is therefore reflected across the whole feed supply.

THE IMPACT OF THE CROW RATE ON PRAIRIE LIVESTOCK PRODUCTION

It is obvious that the impact of an artificially low transportation rate on grain is to raise the price of grain on the Prairies. It is our belief that up until the late 50's the rate had little or no impact on grain supplies and prices. Since the rate began to fall below the cost, its impact has been primarily to destabilize prairie grain prices. In periods of high production and poor world markets the constraints in the system created by the low rate have developed large grain surpluses and low grain prices on the Prairies and have forced grain producers into livestock production. Conversely when grain production is low and grain moves freely to export markets, the low rate has created artificially high prices for grain on

the prairies and has tended to force producers out of livestock production. We have therefore developed an extremely erratic Prairie livestock industry and this has had a significant impact on our processing and service sectors and on our market development programs. It could also be suggested that erratic Prairie livestock production has been an important contributor to the move towards supply management programs by livestock producers across Canada.

However over the last few years, with high inflation and very high capital costs of livestock feeding and very rapid increases in transportation costs on meat and meat products, the low rate has become a continuing and ever increasing disincentive for cattle feeding and especially hog production on the Prairies. Table 2 shows the rate increases on carcass beef moving from Alberta to Quebec over the period 1974-1983 as well as the present cost to alternative markets.

TABLE 2 COST OF MOVING ALBERTA BEEF TO VARIOUS MARKETS

Lethbridge to Montreal - Railrate on carcass beef

1st Jan 1974	\$3.50 per cwt
1st Jan 1983	9.02 per cwt
Rate of Increase per annum	18%
Total Cost of Moving Beef to Montreal (1983) (including brokerage, shrink)	12.50 per cwt
Equivalent Cost to Seattle	6.20 (Can.) per cwt
Equivalent Cost to San Francisco	8.50 (Can.) per cwt

In very simple terms, it must be remembered that pork and beef are merely highly processed products of grain. If the transportation cost on the raw product is kept at a fixed low rate, or is given some level of protection from inflation, and if the rates on the processed product are unprotected, eventually the product will all move in the raw form. This type of policy - which actually discourages domestic processing and value adding - is obviously completely contrary to the best interests of the Canadian economy.

THE IMPACT OF BILL C155 ON PRAIRIE LIVESTOCK PRODUCTION

It is our view that the enactment of Bill C155 in its present form, whereby the Government will pay all of the existing cost shortfall of approximately \$22 per tonne directly to the railways and will also pay any increases in inflation over a certain level, also to the railways, will have an extremely negative impact on the Prairie Livestock economy. This view is borne out by figures based on the extensive research work carried out by the Federal Government itself, which suggested that under the Gilson proposals the real value of beef production in Western Canada would increase by approximately \$412 million by 1990 compared to a 'Pay the Railway' solution.

However, under the legislation now before the House it is our estimate that by 1991/92, grain users on the Prairies will be paying an extra \$32.00 per tonne on grain they purchase merely to match the

Government export subsidy. It must be clearly understood that to this point the Prairie Livestock industry has been protected from some of the price impact of Crow by the limitations of our grain handling and transportation system in exporting grain. However if Bill C155 enables the railways to remove the capacity constraints as it is hoped, livestock producers - and other grain and oilseed processors on the Prairies - will be exposed to the total impact of the Crow Distortion. This means that grain prices on the Prairies will be about 18% too high relative to export prices. The cost of this distortion to the Alberta beef industry by 1990/91 (assuming similar production levels) will be approximately \$75 million per annum. The overall impact of this very serious disincentive will be as follows:

- (1) There will be an immediate reduction in long term investment by cattle producers, meat processors and beef industry service sectors in Alberta.
- (2) Over time there will be a gradual reduction in beef cattle feeding in Alberta, with a consequent reduction in the meat processing industry and all other service sectors. Unless some changes are made or offsetting programs introduced, beef cattle feeding in Alberta could decline to a level where it is only serving the local Alberta and B.C. markets - a reduction of 60% from present production. This would mean a loss of approximately \$1.5 billion and 6,000 jobs to the Provincial economy.
- (3) While the Cow/Calf industry will not be affected as directly

as the feedlot business, as local feedlots disappear the cow/calf producers will become dependent on the U.S. markets for sale of a large percentage of their feeder cattle. These markets are lower and more uncertain than the local Feeding Industry. Over time it is likely that we will see some decline in basic Cow/Calf production in Alberta because of lower feeder prices and because of more attractive export prices for grain and oilseeds.

- (4) There will be an increase in grain exports as domestic use declines and a shift from feedgrain production to wheat production.

OTHER GENERAL IMPLICATIONS OF BILL C155

In addition to the specific and very negative impact of Bill C155 on our industry in Alberta, I think it is important to point out some much more far reaching and potentially more damaging consequences of the Bill. These include the following:

- (1) That the Government of Alberta and probably the Government of Saskatchewan will be forced to take action to protect their very important livestock and meat processing industries. Such Provincial programs will be extremely disruptive for the whole Canadian livestock economy and will create a situation where the Federal Government will have little or no opportunity to develop meaningful national policy for those industries affected. The general political impact of this further balkanization of our economy cannot

be over-emphasized.

- (2) That over the longer term any program that encourages the export of a raw, unprocessed commodity will have a negative impact on the whole Canadian economy.
- (3) That any policy that encourages and subsidizes the export of raw grain and oilseed, will in time be reflected in higher prices for all food commodities that are produced using grain. This includes flour, bread and similar products, all livestock products (meat, milk, eggs, butter, cheese) and all oilseed products (margarine, cooking oils and their products).
- (4) That Bill C155 will encourage livestock production and Agricultural processing to re-locate in Canada on the basis of a completely artificial economic environment and not on the basis of natural comparative advantage. This will be costly for Canadians, and if ever changed, extremely disruptive and costly for all concerned.
- (5) That Bill C155, by encouraging Prairie farmers to maintain a farming system geared primarily to producing wheat for export, will contribute significantly to the rapid depletion and eventual destruction of our Prairie Soils. It is now generally recognized that many of our Prairie soils require a much more diversified cropping system involving more livestock use if they are to be preserved for future generations. It is frequently forgotten that our agricultural system in Western Canada is still very young

relative to most large agricultural producing areas and that we have not yet learned how best to manage our soils. However it is already evident that the widely adopted wheat/fallow system is probably the worst that we could devise. Thoughtful Governments should be promoting programs that encourage us to diversify our cropping practices and include more livestock production in our farming enterprises. Bill C155 will do the opposite - force farmers to maintain the present monocultural system geared to producing grain for export. In 50 years this could well be revealed as one of the most disastrous decisions ever taken by a supposedly well informed, intelligent society.

SOME COMMENTS ON QUEBEC CONCERNS

Our organization recognizes the very real and proper concern of Quebec livestock producers and agricultural processors that any Federal Government policy - paid for by all Canadians - not be detrimental to their interests. That, after all, is why we are opposed to the present implications of Bill C155 - because it seriously damages the Western Canadian economy and will be paid for by the very people that it attacks. However we are convinced that neither the Gilson proposals nor the subsequently amended proposal of Mr. Pepin would have had anything but a very slight impact on central and eastern agricultural production and that much of the opposition from Quebec had a political and not an economic rationale. It is our understanding that one of the only seriously researched concerns put

forward by Quebec involves the impact of increased Western hog production on market access for Quebec pork to domestic, U.S. and Japanese markets. To a lesser extent they have similar concerns about the impact of increased western beef production on their ability to develop a larger Quebec beef industry. In our view, while these concerns are understandable they do not bear close scrutiny. The following points are valid:

- (1) Careful research by the Federal Department of Agriculture suggests a minimal impact of the Gilson proposals on Quebec livestock production.
- (2) The Ontario cattle and hog producers - which are if anything more vulnerable to Western livestock expansion than is Quebec - have reviewed the Gilson proposals and indicated that they would have little impact on their industries. This position is endorsed by the Ontario Government.
- (3) It is generally accepted by Quebec producers that the proposals would not have changed their production costs at all. This is quite contrary to the impact that Bill C155 will have on Western feed prices - increasing them by about 18% by 1991.
- (4) In fact, the Pepin proposals, whereby the Government subsidy would have been split 50:50 between railway and producer, would only have been sufficient to maintain the present level of livestock production in Western Canada - certainly not create any expansion.
- (5) Quebec Hog production has expanded by 145% over the last 7

years. Quebec has gone from being the largest importer of pork to being the largest exporter in that period. However Quebec farm organizations argue that this expansion has not significantly affected the returns for hog producers in other parts of Canada. It is difficult to see how they can take this position on their own expansion but complain that western expansion will harm their industry.

- (6) Natural markets for Western Canada pork and beef production are in the Western United States - whereas Quebec's main market is in the Eastern U.S. Freight rate increases will maintain and even accentuate that division. For example present moving costs on carcass beef (including duty) from Lethbridge to San Francisco are \$8.50 per cwt. Similar costs from Lethbridge to Montreal are \$12.50/cwt and rail rates will increase this summer by a further 7%. There would appear to be plenty of room for our product in the U.S. market. For example the beef deficit in the California market is approximately three times Alberta's present total beef production. In 1982 Canadian pork shipments to the U.S. totalled 285 million lbs of which 17% came from Western Canada.

We are frankly resentful and angry at the apparent push by Quebec - and the connivance of the Federal Government - to prevent increased livestock production in Western Canada on some extremely flimsy basis unsupported by the Federal Government's own research. In fact as we

have already pointed out, the impact of Bill C155 will go far beyond discouraging expansion in the west to the point where much of our existing industry will disappear. It is possible that this is what Quebec farm groups set out to achieve. If so it will leave a scar on Confederation that will take many years to heal.

PROPOSED CHANGES TO BILL C155

It is our view that without major structural changes, Bill C155, which applies mainly to the Prairie Provinces, will get little or no support in these Provinces. As already indicated we were supportive of the well researched and carefully considered proposals of Dr. Gilson - that were themselves a compromise of our proposals and those of the Pools. We were also even prepared to accept the further compromises proposed by Mr. Pepin in February, primarily because we accepted the good faith of the Minister in promising a serious review of the policy in 1985/86. However we are no longer prepared to accept Mr. Pepin's 50:50 proposal - mainly because our reading of the Bill does not suggest any real commitment to serious changes in 1985/86. At this point we will only agree to support the Bill if the following amendments are made:

- (1) That the Bill include in it a "Freedom of Choice" option whereby grain producers can opt to take a portion of their Crow Benefit money direct so that some of the distorting effect of an export subsidy on raw grain is removed. In this context we support the so-called "Double 80" proposal developed by the Government and farm organizations in Alberta.

- (2) That under Part 1, item 3, either the 3 members of the Senior Grain Transport Committee representing feed users outside the Prairies be eliminated OR that feed users on the Prairies get equal representation. This is a blatant case of political bias that can only create intense anger in Western Canada. Under a 'Pay the Railway' solution there is absolutely no reason for non Prairie representation on this Committee. Western Canadian users consume 50% of Prairie produced feed grain - in 1982 non Prairie users consumed about 6%.
- (3) That under Part IV "REVIEW" the legislation will be written in such a way that until this review is completed, and accepted by Parliament, no further money can be paid out by the Government under the legislation - ie the legislation in affect will die at the end of the 85/86 Crop Year unless renewed or changed by Parliament.
- (4) That somewhere in the Act, provision be made for the Government to add new crops and products (including livestock and meat) under the legislation.

APPENDIX ' 'TRPT-60' '

Supplementary to Alberta Cattle Commission Brief on Bill C155 - a comparison of the impact of Bill C155 compared to the maintenance of the Status Quo on the price of Prairie Feedgrains

1. The Minister of Transport has frequently indicated that whereas Bill C155 does not remove all of the distortions created in domestic grain prices because of the export subsidy, it is an improvement on the status quo. Work done by the Alberta Cattle Commission indicates very clearly that this is not the case and that livestock producers will be worse off under this Bill than they would have been if no Crow reform occurred.
2. Comparison of Export and Domestic feedgrain prices over the last 5 years show that on the average, only 50% of the 'Crow Benefit'--ie the advantage of the low rate--was reflected in the local feed grain price. This was because in some years the grain transportation system was unable to move all the grain available to it and there was therefore surplus grain on the Prairies available to livestock producers at less than the export equivalent price.
3. If Bill C155 is implemented, the railway capacity constraints will gradually disappear and when that happens domestic grain prices will reflect 100% of the Export subsidy going to the railways.
4. Conversely, if the Status Quo is maintained we will likely continue to see some protection for Prairie grain users from the impact of the low rates--probably at about the 50% protection level.
5. Based on these reasonable assumptions, the impact of Bill C155 relative to the Status Quo is as follows:

Feedgrain Price Distortions reflected in Local Prices

	<u>Bill C155</u>	<u>Status Quo</u>
1983/84	10.35 (50% of Subsidy)	10.35 (50% of Benefit)
1985/86	18.18 (75% of Subsidy)	13.30 (50% of Benefit)
1990/91	29.52 (100% of Subsidy)	21.54 (50% of Benefit)

APPENDIX 'TRPT-61'

SUBMISSION OF THE WESTERN STOCK GROWERS ASSOCIATION TO THE
HOUSE OF COMMONS STANDING COMMITTEE ON TRANSPORTATION
REGARDING BILL C-155

The Western Stock Growers Association is very pleased to have been given this opportunity to appear before you and to present our views on this Bill. In our opinion this Bill is the most important piece of legislation affecting Western Canadian agriculture in particular and all of Canada generally since the end of World War II.

We have taken a philosophical position to all subsidies. Our original position on Crow was to implement the 'user pay' concept. However in a spirit of compromise we supported the Prairie Coalition's position.

We supported the Gilson proposal on transportation, and were prepared to support the further compromise as suggested by Mr. Pepin in early February. However, we must oppose Bill C-155 as it is now written to the utmost of our ability. The payment of the government subsidy directly to the railways will, in our view, be disastrous to Western Canadian agriculture and ultimately to all of Canada.

Since the late fifties when the Crow rate began to fall short of meeting the costs of moving prairie grain to an export position we have seen four problems occur within the transportation system of this country. Firstly, it has created a disastrous revenue shortfall for the railways. Secondly, due to rate inflexibility we have seen develop a most costly and inefficient grain handling system on the prairies. Thirdly, the low rate on raw products has restricted crop diversification, and has seriously hampered livestock feeding and processing in the west. Fourthly, and most serious, in our view, is how Crow has exaggerated the cattle and hog production cycles. i.e. In times of grain surplus domestic users were able to buy grain at fire sale prices. In times of shortage domestic users paid export prices plus Crow Benefit. This caused the cattle and hog populations to expand and contract far beyond their normal patterns.

Dr. Gilson's studies recognize the transportation problems, and concluded that the most logical way to correct the problem, was to pay a government subsidy to the producer. Since he made his report, and recommendation, the whole transportation rate system has been subjected to severe political pressures, with little or no credence being given to economics or logic. Research done by the Federal Government resulted in the conclusion that the Gilson solution has little or no impact on Central and Eastern Canada.

In spite of overwhelming evidence in favor of the Gilson proposal, Bill C-155 was presented to Parliament with the government's full knowledge of what a 'pay the railway' solution would do to Western Canada. The resultant damage to Alberta alone, if Bill C-155 is legislated, will be a trending to a wheat production agriculture, the gradual loss of our livestock feeding and processing industry, and a loss of about 6000 jobs.

In addition to the above we beleive Bill C-155 as presently written, will foster far-reaching and damaging consequences. The Province of Alberta, and possibly Saskatchewan, will be forced to implement programs to offset the impact of 'pay the railway'. Such programs will further disrupt the Canadian livestock economy and further balkanize the industry. In the long term C-155 will encourage the export of raw material thereby curtailing secondary industry with its job creation and economic development. The payment of subsidies for the export of raw materials will ultimately increase the price of commodities produced from that raw material. Off shore customers should not enjoy subsidized advantage over domestic users. Bill C-155 will have the effect of relocating the agricultural processing industries without natural comparative advantage being considered. Payment to the railroads will result in prairie farmers gearing themselves to the production of wheat export, which will, over time, seriously damage our soils.

In summary, this decision clearly discriminates againts Western Canada, and is unsupported by the government's own research. The passage of this Bill will further allienate the West, a situation which the Federal Government pledged themselves to cure.

We sincerely hope that you will urge the government to amend the Bill so that it will include the 'Freedom of Choice' option. We support the 'Double 80' proposal of our provincial government and ask that you too will seriously consider and support this proposal. This option gives everyone a solution. We must assume that every producer has the maturity to determine which suits him best.

APPENDIX "TRPT-62"

SUBMISSION

BY

THE ALBERTA FEED GRAIN USERS ASSOCIATION

ON

BILL C 155

**AN ACT TO FACILITATE THE TRANSPORTATION, SHIPPING, AND HANDLING
OF WESTERN GRAIN AND TO AMEND CERTAIN ACTS IN CONSEQUENCE THEREOF**

AUGUST, 1983

Submission by the Alberta Feed Grain Users Association

To the Transportation Committee of the House of Commons
Regarding the Western Grain Transportation Act - Bill C 155

The Alberta Feed Grain Users Association (AFGUA) appreciates the opportunity to appear before this committee to express our views and concerns with Bill C 155. We were encouraged by the Government's decision last year to address the Western transportation problem and their commitment to develop a comprehensive solution for it. We are however extremely disappointed at the outcome of this decision.

The Crow rates, originally intended to promote the growth of agriculture on the Prairies, have in recent years served as an impediment to diversification and development of Western agriculture. As inflation dramatically affected other costs during the last decade, freight rates on grain remain fixed at 1897 levels. The railways, without receiving sufficient revenue from the hauling of grain, are unable to maintain and improve the transportation system. This results in decreased income for grain producers due to lost sales and increased storage charges and an inability for Canada to take advantage of expanding world markets. In addition to this, the low export freight rates place local grain users at a considerable disadvantage due to the rates distorting effect on feed grain prices. The future of prairie livestock production and processing is in jeopardy unless a solution for Crow reform is found that eliminates this distortion.

The AFGUA strongly supported the recommendations put forth in the Gilson report which would have removed most of the diadvantages currently

imposed on the prairie livestock industry. These recommendations also provided incentives for the development of an efficient grain handling and transportation system and left grain producers free to choose what to grow and how and where to market it. However, after release of the Gilson report, severe political pressure caused several changes to be made in the original Gilson recommendations, resulting in the proposed legislation Bill C 155. Most of the beneficial effects of Crow change aimed for during the Gilson consultations have been lost. The Alberta Feed Grain Users Association is opposed to Bill C 155 as it is now written and will attempt to outline, in this brief, its concerns with the legislation.

Background

The Alberta Feed Grain Users Association was formed in 1981 by eleven Alberta organizations, which represent all producers in the province who use feed grain for livestock production. The member organizations include:

- Alberta Cattle Commission
- Alberta Cattle Feeders Association
- Alberta Dairymen's Association
- Western Stock Growers Association
- Alberta Pork Producers Marketing Board
- Western Hog Growers Association
- Alberta Broiler Growers Marketing Board
- Alberta Turkey Growers Marketing Board
- Alberta Egg and Fowl Marketing Board
- Alberta Sheep and Wool Commission
- Canadian Feed Industry Association (Alberta Division)

Their efforts are aimed at improving the feed grain market in Alberta

and the policies which affect it. Basic to this objective is the need to obtain an acceptable solution to the Crow rate problem.

Feed grains comprise the major crop in Alberta accounting for 56% of the total grain produced. Alberta also accounts for over half of the barley produced in Canada. A very large and important market for this grain production is the local feed grain market. Of the approximately 13 million tonnes of prairie oats and barley produced annually, 6.6 million tonnes or 51% is consumed on the prairies. This is larger than both the export market which accounts for approximately 32% of annual production and the relatively insignificant 8% of oat and barley production shipped to Eastern Canada. The local feed grain market is a very stable market in terms of consumption and pricing compared to the often volatile export market. It has evolved from being a relatively on farm market in times of surplus grain production to a major market outlet for prairie grain producers.

Livestock, which are the major end product of feed grain production, make an extremely large contribution to farm income and the general economy of the prairies. In 1982 livestock and their products accounted for 45% of Alberta farm cash income. In 1981 of the total number of cattle, hogs and sheep on farms in Canada, 32% were in Alberta. The Alberta meat packing industry had shipments in 1981 valued at 1.6 billion. The future of this important Alberta industry depends upon livestock producers being able to obtain feed grains at world competitive prices. Feed represents 46% of the production costs of hogs, 60% of finished cattle, and 40% of poultry, therefore how it is priced is the single most important factor to the

survival of these industries.

Feed Grain Pricing

Feed grains, on the prairies, are priced basis the export market price less the handling and transportation costs involved in getting the grain to the export port. The below cost statutory rates consequently result in artificially high farm gate prices. This price distortion has in some years been partially offset by the inability of the transportation system to move sufficient volumes of grain off the praires. The resulting stock buildups have depressed local feed grain prices. The problems created by the Crow rates for livestock producers have therefore been basically twofold. Depending on stock levels, they have both inflated and depressed local feed grain prices resulting in a very unstable environment for prairie livestock production.

The infusion of Government money into the transportation system will improve capacity in future years, minimizing the effect of surplus stocks. This will result in the livestock industry feeling the full impact of the freight rate distortion. The solution to this problem lies in the manner in which the government money is paid out. If it is paid directly to the railways, as proposed in Bill C 155, the feed grain distortion will be \$32.00/MT by 1990/91 assuming 9% inflation annually. If the inflation rate rises above this level the distortion will become even greater as the government will be picking up a larger share of the costs. With feed grain users having to pay \$32.00/MT more for their feed than they would be if compensatory freight rates were charged, the resulting hurt to the Alberta cattle and hog industries could be \$852 million by 1990/91, depending on

production levels.

The amount of distortion in prairie feed grain prices is directly related to the amount of the actual cost of moving grain that producers are responsible for. If a producers freight bill reflected the actual cost of moving grain the feed grain price distortion would be eliminated. Consequently if the Crow benefit is paid to producers they will in turn pay a larger share of the cost of moving grain and farm gate prices will be reduced. If however, the governments share is paid to the railways, farm gate prices will continue to be artificially high, discouraging livestock production on the prairies. Under Bill C 155 the distortion will remain and the livestock industry will shift off the prairies.

It makes sense to develop industries in Canada where they are best suited economically. One of the governments own objectives for feed grain policy is to encourage the growth of livestock and feed grains across Canada according to the natural factors and potential of the various regions. The growing inequity between the rates on the movement of raw grain and oilseeds and those on processed products such as livestock and meat makes it impossible to realize this objective. If current inflation levels continue, this gap between the freight on raw and finished products will become even greater. Alberta is already fast becoming an exporter of raw grains, loosing its livestock feeding industry and all the economic activity that goes with it. In the last decade hog numbers on the prairies have decreased by 30% while during the same period Quebec, by heavily subsidizing their industry, have increased their numbers 132%. Bill C 155, which pays the total government transportation subsidy to the railways, will ensure that this declining trend on the prairies continues for all

livestock, preventing the achievement of comparative advantage in production. The end result will be the establishment of industries based on subsidies causing inefficient production and increased costs to the detriment of both consumers and taxpayers.

Crow Reform Proposals

At the outset of the Gilson consultations the government set several directives for the development of a new policy. These included that any solution to the transportation problem should adequately compensate the railways, reduce economic distortions, promote diversification in the Western agricultural economy and increase the contribution by grain producers towards the cost of moving grain. These directives reflect the complexity of the problem and the interrelationship of the various sectors affected. Using these objectives as the starting point a comprehensive solution was developed by participants at the Gilson consultations. The distorting effects of the Crow rate on Prairie livestock production and processing were well documented and were generally acknowledged by the participants. Therefore, a major part of the proposed solution was the recommendation of phasing in the governments contribution directly to producers. This was a compromise arrived at to eventually remove most of the pricing distortion but gradually, so as to give grain producers time to adjust. This compromise addressed the problems of both grain and livestock producers and in the long term, would have provided the stimulus for considerable economic growth in Western Canada.

The government announced in February that it had accepted many of the Gilson recommendations, however the producer payment phase in was altered to

end when it reached a 50:50 split between producers and the railways. This was a further compromise for feed grain users, however it still recognized that producers must receive some of the governments contribution in order to eliminate at least a portion of the distortion. Following this February announcement a massive lobby was undertaken by the three Prairie Wheat Pools and Quebec farm groups. Both of these groups were opposed to any of the government freight subsidy going to producers however for entirely different reasons. Quebec farm groups realized that this proposal would lead to growth and expansion of the livestock industries on the prairies. Despite government studies to the contrary they rationalized that any increase in Western livestock production would be at the expense of their own industry and markets.

Prairie Wheat Pool officials, on the other hand, although acknowledging the harm the Crow rates had on livestock production, refused to compromise on their rigid pay the railway position. They did propose a Western Rate Equalization fund to offset the livestock hurt, however this proposal was unacceptable to grain and livestock producers in both Eastern and Western Canada. Questions began to arise on the prairies as to whether the Pools were acting in the best interest of their members or merely protecting their large investment in an export oriented grain handling system.

Although the concerns of these groups were not based on economics or what was best for prairie agriculture, the political pressure from them was sufficient for the government to sacrifice Western Agriculture development and amend the legislation to a pay the railway solution. Under Bill C 155

the original objectives set for Crow reform are no longer met. The low freight rates on grain will continue to encourage and accelerate the movement of raw grain off the prairies at the expense of the prairie feeding and processing industries.

It is interesting to note that at the same time this amendment to the Crow legislation was occurring a review of domestic feed grain policy was also taking place. In a May memorandum to Cabinet the following points regarding the feed freight assistance program in eastern Canada were made:

- Feed Freight Assistance, through subsidizing feed costs, advantages livestock production but disadvantages feed grain production in the eligible areas.

- the benefit could go directly to livestock producers and not through feed costs.

- This approach would increase local grain prices and production and enhance the development of eastern agriculture as outlined in the AgriFood strategy.

This is the reverse of the situation on the prairies caused by the Crow rates and exactly the same rationale that necessitates any transportation subsidy being paid directly to producers. It is ironic that at the same time the Federal Government was selling out Western agriculture development by a 'pay the railway' solution, Agriculture Canada was recommending a 'producer payment' for Eastern Canada which would enhance Eastern agriculture development.

Recommendations

Crow reform had the potential to create widespread economic growth in

Western Canada however Bill C 155 falls far short of obtaining this goal for the following reasons:

-It fails to remove or even address the distorting effect the Crow rates have on feed grain prices and the resulting disadvantage for livestock production and processing in Western Canada.

-It provides no incentives for the development of an efficient and diversified Western Agriculture industry.

In order to achieve these results the Alberta Feed Grain Users Association makes the following recommendations for amendments to Bill C 155.

Government Payments

As previously outlined, in order to remove the existing distortion in local feed grain prices the actual cost of moving grain must be reflected in a producers freight rate. Any offsetting transportation subsidy should be paid directly to producers so they are then left free to choose what to grow and where to market their crop. The original Gilson recommendation of a phased in payment to producers or the recently developed Freedom of Choice proposal are two possibilities for a producer freight entitlement.

The AFGUA recommends that Part III of Bill C 155 be amended to include payment of the governments share of transportation costs directly to producers.

Senior Grain Transportation Committee

The AFGUA questions why three members of the Senior Grain Transportation Committee should be feed grain users from the non-designated

area. The purpose of this committee is to advise and make recommendations on the shipping of grain. Eastern users receive a very small portion, only approximately 6% of Prairie feed grain production. They purchase this grain basis a Thunder Bay price therefore they neither pay the Prairie freight bill or are affected by a change in the rates. In contrast, Prairie feed grain users form a major market for Western grain production and any change in tonnage shipped or in the rates would have an immediate impact on their supply availability and price levels.

For this reason the AFGUA recommends that section 3D(IX) be either removed from the legislation or changed to include representation from feed grain users in the designated area.

Review

In order for the impact, on the various sectors, of the new legislation to be properly assessed a thorough review is necessary, in the future.

The AFGUA recommends that Part IV of the legislation stipulate that in order for the legislation to continue beyond the 1985/86 crop year it must be renewed by Parliament. This would help to ensure that a meaningful review occurred at that time.

Conclusion

The comprehensive solution for Crow reform presented in the Gilson report would have provided the opportunity for the Prairies and Canada in

general to develop and diversify their agriculture industry. Expansion in prairie livestock production and processing would have resulted in job creation and increased economic activity at a time when it is desperately needed. Bill C 155, however only adds to the ever growing financial burden placed on the federal government with no accruing benefits. The railways will receive more money for hauling grain which will enable them to make some improvements to the transportation system. Producers, however, will still be forced to grow only those crops covered under statutory rates and to maintain a costly handling and transportation system. Livestock production, processing, and other value added industries will disappear from the prairies taking jobs and generated income with them. Bill C 155 will have an immediate negative impact on investors confidence in the Western Agriculture industry and will destroy any incentive for Western producers and industries to grow and diversify in the future.

APPENDIX "TRPT-63"

SUBMISSION TO
TRANSPORTATION COMMITTEE OF THE HOUSE OF COMMONS REGARDING
WESTERN GRAIN TRANSPORTATION ACT (BILL C-155)

Submitted by

ALBERTA CATTLE FEEDERS' ASSOCIATION
#236, 2116 - 27th Avenue N.E..
Calgary, Alberta
T2E 7A6

PHONE: (403) 276-4533

August 2, 1983

CROW BRIEF DRAFT

Submission of the Alberta Cattle Feeders' Association on Bill C155-

An Act to facilitate the transportation, shipping and handling of western grain and to amend certain acts in consequence thereof:

The Alberta Cattle Feeders' Association, Canada's largest cattle feeding organization representing a feedlot sector responsible for producing 30 percent of all fat cattle in Canada, thanks the Standing Committee for taking time to receive our submission on Bill C155.

This bill, which is "to facilitate the transportation, shipping and handling of western grain and to amend certain acts in consequence thereof" is considered by cattle feeders in Alberta to be the most important and directly related legislation affecting our agricultural sector to be presented before Parliament since the Federal Government formally recognized the needs of western Canada at the Western Economic Opportunities Conference in Calgary during July, 1973.

In answer to the West's pleas for a better deal within confederation, Prime Minister Trudeau recognized at that conference what westerners were asking for was not special privilege but the removal of unnecessary obstacles to growth. He was quoted as interpreting what the West now asks of their governments "is not subsidies to survive. It is not a charter to go its own way, regardless of the national good. Rather what the West wants is a fair deal—wider choice and opportunity within the West, and a fair chance to build a West which will be an integral part of a stronger and more progressive Canada".

The Alberta Cattle Feeders' couldn't agree more! As an organization we were encouraged by the acknowledgement the Prime Minister gave to the West in 1973 and we have been patiently waiting for that fair deal ever since.

So when the Minister of Transport, Jean Luc Pepin announced February 8, 1982 the establishment of a formal consultation process under Dr. Clay Gilson to revamp the "Old Crow Rate", the A.C.F.A. was led to believe that this major obstacle - preventing cattle feeders from realizing their true production potential in Alberta - would be removed.

In fact, the Transport Minister enunciated his commitment to getting rid of the inequities caused by a below-cost rate on the price of prairie feedgrains when he set out the framework for formal consultations under the directorship of Dr. Clay Gilson.

The Minister specified seven principles as a basis for arriving at a solution to the revamping of the Crow Rate. The gist of laying down the ground-rules under which the negotiators would labor further committed the government to four main reasons for the change, namely: "To offset railway grain transportation losses; to increase railway capacity; to encourage a more efficient grain handling and transportation system; and to reduce the distortions inhibiting agricultural diversification and processing in western Canada".

Naturally the A.C.F.A.; as represented by the Prairie Farm Commodity Coalition, agreed to join the consultation process because of the government's enunciated commitments, never expecting at least two of these principles to be abandoned following the Gilson report. Had the government demonstrated their insincerity to these principles at the outset, the Alberta Cattle Feeders' would never have accepted the modus operandi of the consultation process.

The Gilson Report is now history and so is the Liberal government's reversal of its own commitments and principles. The A.C.F.A. compromised their free enterprise (no subsidy stand) in favour of the recommendations that evolved from this negotiation

process, as they went a long way toward addressing all of the reasons for a change.

However, those exhaustive recommendations have been abandoned with the introduction of Bill C155, so much so that the Alberta Cattle Feeders' must oppose the proposed legislation in its present form.

The fundamental issue of contention with the bill is that Mr. Pepin has sacrificed his principles to political pressure from 74 Quebec M.P.'s and the prairie wheat pools on the critical issue of method of payment of the "Crow Benefit".

By adopting a pay-the-railroad position, the government will ensure that the negative effects on the western agricultural sector will remain, thus perpetuating the distortions brought about by unnaturally low freight rates, held in place via statute. Simply put in this government's own words:

"The low freight rate has favoured grain exports at the expense of local feed grain usage, livestock production, growth of other crops and agricultural processing. For example, feed grain prices on the prairies are estimated to be up to \$20/tonne higher than would be the case if a compensatory grain freight rate were in effect. Producers wishing to diversify production to non-Crow crops are discouraged because of the relatively higher transportation charges. Similarly, it is relatively more attractive to export grain in raw form, through the low Crow Rate, than to process the grain in Western Canada or use it for livestock production."

(Background Information - Federal Ministry of Transport)

Admittedly, the "Old Crow" does not affect the price of feedgrain at certain times--particularly when production is high, markets are depressed and the rail capacity constraints slow up the movement of feedstuffs from the prairies. However, as these constraints are removed through direct government payments, producers will have to bear the full brunt of the low freight rates designed to move grain for export purposes.

Preliminary estimates of the harm caused by this new legislation--a pay the railway determination--are of the order of costing the beef industry \$250 - \$300 million in lost production potential alone, in the year 1990/91.

These estimates of the difference in real value product loss between employing Dr. Gilson's or the pay the railway solution were derived from an Agriculture Canada study, which was corrected for increases in the finished weight of stock.

In short, it takes no genius to observe that Alberta's livestock sector should not be asked to withstand a contraction of its business potential of this magnitude and still be expected to remain a viable contributor toward our country's positive gross national production.

So, as the aforesaid estimates beg the question, just how important is the Alberta cattle industry to the rest of the country? Before any conclusions can be drawn first one must analyze this industry's importance domestically--within the provincial boundaries and then the national context--then secondly, the international perspective can be evaluated.

Considering the Alberta beef cattle industry in 1982, a total of 91 percent of all farm cash receipts came from cattle and calf slaughter; that gross value was \$811,611,484. as recorded by Stats Canada.

Alberta supplied 1,345,043 head of slaughter cattle to the market last year; or 40 percent of the total Canadian slaughter. More specifically Alberta supplied 44 percent of the total Canadian A1 and A2 graded cattle slaughter. Therefore, domestically speaking, it is easy to see that our province is a major player in the livestock industry.

In terms of the value of the Alberta feeding industry to the international market and the subsequent positive live cattle and meat trade balances, a further few trade statistics should point out the vital nature of our productivity.

Last year livestock producers in Alberta shipped 60,000 slaughter cattle and calves to the U.S. compared with a total 200,000 moved from Canada as a whole. During the same period, 25,000 Alberta feeder cattle and calves were exported to the U.S. or 30 percent of the 83,000 head total shipped out of the country.
(Stats Canada figures)

Live slaughter cattle and calves imported into Canada from the U.S. amounted to 85,000, mainly brought into Ontario. Very few feeder cattle and calves were shipped into Canada from the U.S. Therefore, it is easy to discern that Canada, and especially Alberta had an exceedingly high positive cattle trade balance with its closest trading partner.

Fully analyzed, it becomes apparent that the value of Alberta feeder and slaughter cattle sold to the U.S. is roughly \$59,481,341 (Stats Canada). It is also worth noting that value of Alberta cattle and calves sold to other parts of Canada is estimated at \$105,462,400!

Pointing out the singular importance of the feedlot and the cow/calf sectors without mentioning the relative value of this province's packing industry as a generator of wealth and opportunities, would be worse than an oversight.

According to the Canadian Meat Council, the Alberta Meat Packing Industry is this province's largest industry, employing over 5500 people annually and spending \$105,000,000 for salaries and wages.

Meat Packers in Alberta have sales over 1.5 billion dollars and supply nearly 3,000,000 pounds of meat daily for Canadian consumers. Now that's significant.

Also Alberta ships approximately 74 percent of its surplus beef production to other parts of Canada and the United States. Of this surplus, 55 percent goes to Quebec, 30 percent goes to B.C. and 15 percent to other provinces and the U.S.

The country as a whole continues to enjoy a positive beef and veal trade balance with the U.S. Although imports of both of these items increased slightly last year, to a total of 19,000,000 lbs., exports of dressed beef and veal to our neighbour to the south remained high at 127,000,000 lbs.

Normally, Alberta supplies about 35 percent of the total Canadian sales to the U.S. and this is expected to increase with time, providing the aforesaid obstacles to growth are removed to allow greater freedom for trade in the Pacific Northwest area where we are presently expanding our markets.

The Alberta Cattle Feeders' Association has been instrumental in increasing trade in slaughter cattle to this region over the past two years, by studying the opportunities and making their membership aware of the trade alternatives. As a result of our trips to the northwest U.S. and our methodology study, feeders have taken advantage of the market and shipped 58 percent more fat cattle to Idaho, and Washington plants last year than the year previous. (Blue Book stats)

As a cattle feeding association, we are enthusiastic about this potentially large market and expect it to develop over time to supplement our traditional live cattle and meat trade movement to the Toronto and Montreal markets.

It is noteworthy that these live cattle and beef markets have been supplied despite the high cost of freight. Unlike the grain sector, which has been cushioned from the full costs of moving their products to market, the live cattle and beef trade has proved its ability to pay and survive, while grain producers have emphasized their inability to pay commercial rates and continue to ask for government welfare.

Referring to Graph A and Table A the growing impact of the Crow disparity between transportations costs on meat versus feed grains can be readily determined.

There is an interrelationship between the exaggerated low cost of moving this feed grain to export position and the negative effects this has on of the feeding and packing sectors on the prairies.

In the interests of brevity, the cost of feedgrains to our producers is determined on the export basis. The price on the prairies is calculated by subtracting transportation and handling costs to port from the price that is paid there. Thus it is easy to see that when the cost of shipping that grain is kept at the statutory low rate, then the price producers have to pay back on the prairies is extensively higher than would be the case if the freight rates were at commercial levels. This then is the crux of distortions that has and will keep western livestock production in check, instead of permitting it to move forward with other industries. A quick reference to Table B will illustrate how feedgrain price determination was distorted by the Crow Rate in 1981/82.

i.e. Average '81/82	
#1 Feed Barley at Vancouver	\$131.06 per tonne
Freight to Vancouver	
(Crow Rate)	< 4.89 per tonne >
Handling charge	9.37 per tonne
	\$116.80

Providing the shipper would have had to pay the going commercial rate of moving his barley to market, the price of feed barley on the prairies would have been substantially reduced.

#1 Feed Barley at Vancouver	\$131.06 per tonne	(total payment received
Full Freight to Vancouver		instore Vancouver)
(5.27 x Crow)	25.78 per tonne	
Handling charge	9.37 per tonne	
	<u>\$ 95.91</u>	

As calculated by the federal government and reiterated by the Ministry of Transport in the cost of prairie feedgrain is \$20.89 higher than would have been the case if full commercial rates were in force. The above arithmetic proves that to be correct.

The significance of the Crow distortions are more discernible as one calculates the overall provincial consumption of feedgrain used in finishing steers and heifers to slaughter weights. Based on the 1981 Alberta steer and heifer slaughter figures and using the accepted average of 70 bushel/animal feed grain consumption to raise a feeder calf to finish, the sum of all feed grain consumption can be approximated.

1,326,026 slaughter of steers, heifers etc. for '81 x 70 = 92,821,820 bushels

With 45.92 bushels in a tonne, the total consumption converts to:
2,021,381 tonnes of barley consumed for beef production in Alberta in 1981.

2.021 million metric tonnes x 20.89 crow gap = \$42,226,649.00

Having assigned a dollar figure to the total feed barley consumption in Alberta of \$42,000,000.00, the present Crow hurt begins to take shape. However it also should be noted that this in no way takes into consideration the hurt put upon the rest of the livestock sector; nor does it attempt to explain the total hurt caused by the price setting mechanism of the Crow effected export price on other feedgrains such as feed wheat, oats, and also hay silage. Even pasture costs are directly influenced by this artificial change in grain prices. Hence, it is practically impossible to calculate the entire damage done on account of the below costing of feedgrain shipments.

Because of the above effects, and based on the fact that nearly 60 percent of all costs in the feedlot industry accrue from feedgrain purchases, the distress felt by Alberta private and customer feedlot operators is understandable. And any legislative changes that do not go far enough to alter the deleterious effects, will be regarded as less than an honest attempt to address the real problems imposed on the

business of feeding cattle.

This brings us to an examination of the impact of the reform package, entitled Bill C155, presently before the House.

Introduced for first reading in early May, this legislation is an attempt to rectify only a few problems associated with the handling and transporting of grain; and in the view of the Alberta Cattle Feeders' Association, it is a pathetically written, poorly devised act which ignores the government's earlier commitment to rid the present legislation of the negative aspects of a fixed low rate.

The major thrust of the bill is to pay the entire Crow benefit to the railways, which in our view as one of the main groups adversely affected by such a move, is intolerable when one realizes the adverse effects of paying the existing shortfall cost of moving grain at the most disruptive level possible.

By their own admission, the federal government knew that these disincentives would not be removed in the new bill and that the hurt caused to the beef sector alone would be substantial—not only lost opportunities which are considered indirect costs but more to the point, direct costs from trying to match the government subsidy.

Assuming the government estimated railway costs to 1985/86 and 9 percent inflation beyond, where the shipper pays the first 3 percent of inflation to 85/86 and 6 percent beyond price distorting effect on prairie feed grain prices has been estimated to be the difference between the compensatory rail rate/tonne and the government payment all to the railroads. By 1991/92 this difference (\$53.26 rail rate/tonne - \$20.87 government payment to the railways amounts to a hurt of \$32.39 per tonne.

Roughing through the same calculations as before on Alberta barley consumption shows that beef producers will be hurt by 55 percent more than what is occurring right now.

In rational figures, this amounts to $2.021 \text{ metric tonnes} \times 32.39/\text{MT} = \$65,460,000$, a total possible hurt to the cattle feeding industry for that crop year.

The Alberta Cattle Feeders' Association realizes they are not the only sectors facing the negative impact of the present bill; but rather than present the case for the rest of the livestock and value added sectors within our province, we would merely add that a recent Canada Agriculture study has extrapolated the gross hurt brought on by this turn-around on the method of payment and it points out very clearly what has been termed the "Real Value Impact" on the combined industries.

It is sufficient to say, because of the multiplier effect of every dollar injected into feeding, processing, packing and a multitude of other affiliated industries results in at least four more dollars generated within the province, that the degree of the mentioned hurt is much greater than initially expected. (Preliminary estimates of the loss to the cattle and hog sectors alone could run to \$852,000,000 to the year 1990/91; depending on production levels.)

These figures are really the final outcome of a chain reaction toward what many, including the cattle feeders, perceive as a raw deal for the West. Already the introduction of the new Crow legislation has signalled to certain industries throughout Alberta, that the growth potential expectations will not be forthcoming.

On account of Bill C155:

- There has been an immediate loss of confidence among cattle producers, packers and service sectors, who are seeking advice about their long term investment possibilities. Once the feeders see that their geographic advantages have been

legislated away from them, there will be a gradual decline in cattle feeding in our province and quite likely a relocation of some feeding capital to the United States. In simple terms, capital transfers to other regions instigates a downturn in economic activity in the restricted area in favour of those areas where enterprise is welcomed and freed up.

- As the local feedlots disappear, the cow-calf sector will be adversely affected because of the loss of local competition for their calves. Even though the cow/calf sector will not be as directly affected as the feedlot sector, it is fair to assume that eventually this industry will decline because of their forced dependency on external market for their calves and the eventual increase in transportation costs on live cattle shipments.
- If one thinks about it, there is little sense to shipping feeders and feed grains elsewhere in North America when both are produced in abundance in Alberta and where the expertise and capability to convert or process feedgrains into beef is already in place. However, this is what is happening! Because of political interference from outside our borders, Albertans are intentionally being disadvantaged.
- But more to the point, ask yourselves what cattle feeders in Alberta should be doing, at present, in planning their long term investment policies in the face of this political attempt to further colonize our sector? In view of the setback put upon our industry, I expect some people will be pleased by our loss, however, it is not wise to expect that cattle feeders will succumb to this attempt to shrink our business base.

In fact, cattle feeders will be asking our provincial government to offset this blatant legislation. Likely other provincial associations and groups will be doing the same, so in the final analysis what will Quebec producers have gained by scuttling the Gilson recommendations and interfering at a political level with the West's attempt to solve the major western transportation problem?

Unfortunately, this subject is no longer being dealt with on a logical level by people who are rational and given to fair mindedness. This approach was abandoned long ago, when the prairie wheat pools turned away from the Gilson agreement and sought a political solution by playing on a number of unfounded fears within Quebec.

Therefore, cattle feeders are faced with overwhelming odds in this approach to broach what appears to be a fait accompli. In order to reach this stage, Bill C155 has been passed in principle. The official opposition and the NDP party voted against the bill but it has now reached committee stage, where only a few people believe that some meaningful amendments can be incorporated into the legislation and make it fair and equitable for all concerned.

Based on the results of the opposition to Canagrex and the demonstrated consensus against that legislation, one is forced to be skeptical about anything worthwhile coming out of this exercise. However, it is important that we present our views and make them public.

Recommendations:

Before we point out what changes the A.C.F.A. would recommend to Bill C155, allow me to explain that this present legislation is a long distance from what our organization originally agreed to:

1. Initially, the A.C.F.A. stated that the most practical and most tennable solution to the Crow distortion problems was a realistic return to the free enterprise ethic of allowing grain producers the right to pay the full commercial rates for shipping their grain to export—without subsidies. The A.C.F.A. still believes this to be the best rational solution and disagree with the contention of some grain producers that they cannot survive without never ending transport subsidies.

Moreover, in the interests of compromise and realizing that once in place welfare benefits are difficult to remove immediately, the Alberta Cattle Feeders' Association agreed to participate in the Gilson negotiations, with the expectations that eventually a sunset clause would bring an end to this statutory rate nonsense. However, the outcome of this compromise and a series of other compromises reveals that the government intention is to commit taxpayers dollars toward a perpetual payment of a so-called Crow Benefit. What can be more foolish than that? This point is fundamentally wrong and has been largely forgotten by the negotiators. The reasons why a subsidy paid either to producers or the railways is wrong, is that it is unearned, undeserved and economically disruptive.

If anyone believes he is legitimately entitled to a Crow subsidy, then he will have to explain how an unearned subsidy becomes an entitlement and justify himself to the Canadian taxpayers who are burdened with the most disgraceful spending deficit in the history of Canada.

2. Inasmuch as the rational approach to a user-pay solution seems unlikely, the next best alternative is a return to the Gilson proposal. Although not totally satisfactory, it is the one solution on which there was a majority consensus in western Canada and which the liberal government lent their preliminary support.
3. This Gilson proposal has been turned down by the prairie wheat pools and a few Quebec liberal M.P.'s and tagged as unacceptable to their notions of how things should work.
4. Now that the Gilson recommendations have been shamefully scrapped because of Quebec and prairie pools, the A.C.F.A. suggests to this committee that they consider amending the bill in question so as to allow grain producers to accept the "Crow Benefit" in accordance with their individual choice.

5. Then allow grain producers to accept the "Crow Benefit" in accordance with their individual choice. In other words, allow producers the right to choose how they would take their benefit, thereby allowing them the courtesy of the decision on what to grow, how to market it and what form of transport to use in moving their products to export position. Often referred to as the "Freedom of Choice" option, this proposal is gaining widespread approval and certainly has the support of the Alberta Cattle Feeders' Association. Our understanding of the choice option is that farmers singly would be allowed to decide to receive a payment up front and pay compensatory rates for shipping their grain; or elect to have their entitlement paid to the railway, out of a credit account once the railway service was engaged. According to preliminary analysis, administration of this concept would not be difficult and should have general appeal to grain producers. Since the Pepin turn-around and his abandonment of his own principles of how the method of payment should be implemented, the freedom to choose at the individual level appears to be the most acceptable alternative to solving a difficult situation. After all, why shouldn't this committee and the Ministry of Transport be encouraged by the democratic principle of freedom to choose? I know we are.
6. Failing the acceptance of this notion, perhaps the committee would agree to introduce an amendment whereby livestock producers are recompensed directly for the hurt caused by the export subsidy.
7. And if that is also unacceptable, maybe the committee would agree to recommend that prairie feed grain users be protected from having to match the export subsidy when purchasing these grains.
8. Beyond what we have already delineated in way of changes to the new Crow Bill, the A.C.F.A. would like this committee to propose that Part 1, Item 3 (ix) pertaining to the makeup of the senior transportation committee be altered so as to disclude the giving of three seats to non-prairie feed grain consumers.

Because most of the feedgrains grown in the West are consumed there, it would seem logical to give prairie feed grain users the right to be represented on the committee, if users from the East are to be included. Furthermore, it would seem right to give first consideration to the western users when making up this committee rather than the other way around. Just as information, feed grains make up the major crop in Alberta and accounts for over half of the barley produced in Canada.

The largest and most important market for this grain production is the local feed grain market on the prairies. For instance, of the approximate 13 million tonnes of prairie oats and barley produced annually, 6.6 million tonnes or 51 percent is consumed within Alberta, Saskatchewan and Manitoba. This is larger than both the export market which accounts for about 32 percent of annual production and the nearly 8 percent of oat and barley production shipped to eastern Canada.

Under the current intention to pay the railway solution, what case can be made for the eastern user to be represented at all on this committee, bearing in mind that during 1982 off prairie users consumed only an insignificant percentage of prairie produced feed grains.

9. Further to the above, the A.C.F.A. believes it is necessary to drastically change Part IV or the Review section of the legislation. This review will be meaningful, only if the various groups included in the Gilson process are brought back to the bargaining table in a serious way.

Underscoring the phrase "serious way", it is our contention that only by writing into the legislation that all Crow Benefit monies be cut off at the beginning of the 1985/86 crop year pending a system participant's review followed a full parliamentary debate. In other words, if this review is not once again conducted in parliament, following a full producer-user analysis, it should be allowed to die.

The preceding is an expression of just some of our concerns with the fundamentals of C155; the A.C.F.A. also has many general concerns stemming from the political bias evident in the legislation and event leading up to this committee hearing.

Suffice it to say that this convoluted attempt to rectify the old crow is insufficient to remove the negative effects impacting on the livestock sector and that allowing those to exist beyond this process in unforgiveable.

Briefly, cattle feeders in Alberta look at C155 as poorly devised and poorly written.. And without a major overhaul and a series of meaningful amendments, this legislation will do nothing but further alienate the West from that fair deal we were promised at the W.E.O.C. and to our understanding of the concept of co-operative federalism within this nation.

-30-

Respectfully submitted:
August 2, 1983

TABLE A

**RAILWAY FREIGHT RATE INCREASES ON
SUSPENDED BEEF FROM CALGARY, ALBERTA
TO TORONTO AND MONTREAL**

Basis - 60,000 Lb. Cars - 100 Cattle

<u>Date</u>	<u>Rate Per Cwt.</u>	<u>% Inc.</u>	<u>Revenue Per Car</u>	<u>Cost Per CSS.</u>
Dec. 31, 1974	\$3.50	-	\$2,100.	\$21.00
Jan. 1, 1975	4.03	15.1	2,418.	24.18
Feb. 15, 1975	4.55	12.9	2,730.	27.30
May 5, 1975	4.78	5.1	2,868.	28.68
Jan. 1, 1976	5.05	5.6	3,030.	30.30
Sept. 1, 1976	5.16	2.2	3,096.	30.96
Jan. 1, 1978	5.39	4.5	3,234.	32.34
Jan. 1, 1979	5.71	5.9	3,426.	34.26
June 12, 1979	5.81	1.8	3,486.	34.86
July 1, 1979	5.92	1.9	3,552.	35.52
Feb. 1, 1980	6.52	10.1	3,912.	39.12
Jan. 1, 1981	7.21	10.6	4,326.	43.26
May 15, 1981	7.42	2.9	4,452.	44.52
Aug. 1, 1981	7.59	2.3	4,554.	45.54
Jan. 1, 1982	8.51	12.0	5,106.	51.06
Feb. 2, 1983	9.02	6.0	5,412.	54.12

COST OF MOVING ALBERTA BEEF TO VARIOUS MARKETS

Lethbridge to Montreal - Mail rate on carcass beef

1st Jan. 1974	\$3.50 per cwt
1st Jan. 1983	\$9.02 per cwt
Rate of Increase Per Annum	18%

Total Cost of Moving Beef to Montreal (1983) 12.50 per cwt
(including brokerage, shrink)

Equivalent Cost to Seattle 6.20 (Cdn.) per cwt
Equivalent Cost to San Francisco 8.50 (Cdn.) per cwt

Freight Rate on Live Cattle (Double Deck Car)

Lethbridge to Toronto (per cwt)

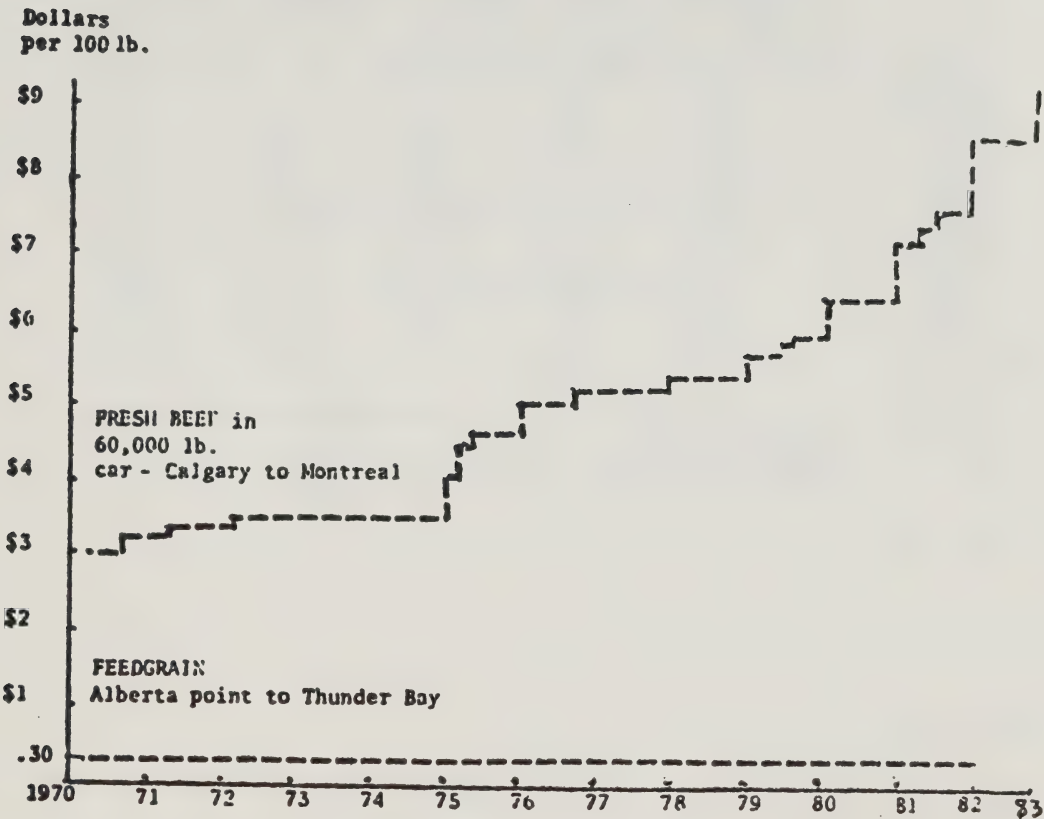
Oct. 15 - Dec. 31, 700 lb. yearlings

1971	\$1.91
1975	3.82
1978	3.78
1982	6.63
1983	7.35

Percent Change 1971 - 1983

GRAPH A

TRANSPORTATION COSTS
MEAT VS FEED GRAIN



Source:
Canadian Meat Council

TABLE B

*Price Distorting Effect on Feed Grain Prices in Western Canada
Resulting From Different Cost Solutions*

Year	Shippers Gross Rail Rate			Price Distortion	
	Compensatory Rail (Rate/Tonne)	Gov't Payment all to RR's	Gov't Payment split 50/50	Pay RR's and 50/50	Pay RR's and compens.
1981/82	25.78	4.89	4.89	0	20.89
82/83	23.63	4.89	4.89	0	18.74
83/84	26.27	5.60	12.38	6.73	20.67
84/85	28.90	6.39	15.55	9.16	22.51
85/86	31.42	7.25	18.98	11.73	24.17
86/87	34.60	9.14	21.88	12.74	25.46
87/88	37.73	11.21	25.53	14.32	26.52
88/89	41.12	13.42	28.35	14.93	27.7
89/90	44.52	15.76	32.03	16.27	29.06
90/91	48.86	18.24	36.04	17.80	30.62
91/92	53.26	20.87	40.45	19.58	32.39

*Assumes: Government estimated Railway costs to 1985/86 and 9 %
inflation beyond
Shipper pays first 5 % of inflation to 85/86; 6 % beyond
Based on 31.1 million tonnes shipped annually*

APPENDIX "TRPT-64"

BRIEF TO THE
HOUSE STANDING COMMITTEE
ON TRANSPORTATION

ON
BILL C-155

Presented by:

Dave Felstad, Chairman

Alberta Pork Producers Marketing Board

August 2, 1983

On behalf of the pork producers of Alberta, I wish to thank the members of the Standing Committee for allowing us the opportunity to appear before you today. Our reasons for requesting this appointment are quite basic, as our future hangs in the balance.

This Bill, if passed without amendments to the method of payment provisions will exact a very real and very severe cost on our industry. We are here to explain how this will happen and, more importantly, we are here to explain how the Bill can be amended to better serve all agriculture in western Canada.

We do not intend to deliver an economic treatise on the impact of paying the Crow Benefit to the railway. This Committee must be aware that while the Crow is, by and large, an economic question it is politics which has prevailed in the creation of Bill C-155, and it will be politics that determines whether amendments can be made. Nevertheless we feel obligated to briefly point out the economic consequences to our industry of a payment to the railways, if for no other reason than to set the record straight.

We are painfully aware that no matter how logical or persuasive our arguments may be, unless Quebec agriculture is willing to allow the amendments we will recommend, they simply will not be made. To deny this is to insult our intelligence. Your Committee has already been informed by Minister Pepin that contemplation of changes to the method of payment provisions of the Bill would be futile, since a payment to prairie farmers is politically unacceptable in Quebec, and therefore it would be politically unacceptable in Parliament.

We are left with no other option than to ignore the reality of this situation in the blind hope that eventually the government of Canada

will begin to exercise its responsibility to all of Canada instead of continuing this shameless show of servitude to the province of Quebec.

PORK PRODUCTION IN ALBERTA

The Union des Producteurs Agricole would have you believe that a payment of the Crow Benefit to the producer would confer a competitive advantage on prairie pork producers that could, as they put it "destroy the Quebec hog industry entirely." In another circumstance Alberta producers might be mildly flattered by the fear our productive efficiencies have inspired in the Quebec pork industry, but at this crucial time we are absolutely amazed with such a ridiculous notion. Perhaps even more ridiculous is the extent to which the federal government is prepared to accept these horror stories as accurate projections.

Quebec contentions to the contrary, the Alberta pork industry is not that formidable a competitor. In fact, in relative terms we have dwindled considerably in the past 15 years. In 1968 Alberta produced 1,541,046 hogs, which constituted almost 21 percent of total Canadian production. This year we will produce around 1,450,000 hogs, but our share of the Canadian production will be down to only 11.5 percent.

In comparison Quebec produced 1,420,341 hogs in 1968 or 19 percent of Canadian production. This year their production will exceed 4.5 million hogs and this will be some 37 percent of total Canadian production.

As you can see, a giant killer we are not, and in fact in many respects our industry is a picture of stagnation. We have averaged around 1,500,000 hogs per year in each of the last four decades. While our producers have drastically changed the nature of their hog

production facilities in keeping with changing technology, our processing industry has not kept pace. Despite the radical technological changes that have occurred in the pork processing industry, there has been no major investment in new pork processing facilities in Alberta. And in great measure our ability to compete in export markets is more dependent on the efficiencies of our processing sector than it is on the efficiencies of hog production. Until such time as there is a more positive outlook for the livestock industry in Alberta, it is unlikely that this much needed investment will occur.

From a marketing standpoint our most important markets are, of course, the Alberta/B.C. market. This market consumes at least 90% of our production, and of the remaining 10% of our pork, 7% would move to the U.S., and 3% to Japan. Apart from very infrequent spot market trade into New York, virtually no Alberta pork is moved east of Saskatchewan.

This distribution of our production reflects the relative cost attractiveness of the various markets available to us, and from this viewpoint it would be fair to say that eastern Canada ranks relatively low as a potential market. In contrast to the much closer, heavily populated, and extremely pork deficient pacific northwest U.S., the eastern Canadian market is saturated as a consequence of the recent rapid increases in Quebec hog production.

Even if there was some potential for Alberta pork movement to Quebec, we are hard pressed to see how this argument rationalizes the imposition of burdensome production costs on Alberta pork producers. In our view if Quebec wishes to protect their industry from more efficient competitors, a more equitable, and effective action to take would be

implementation of a tariff barrier on pork imports.

In any event, despite our relatively small size and the absence of any growth over the past thirty years, our industry still contributes significantly to the Alberta economy. It has been estimated that a one dollar increase in final demand for pork generates a \$5.80 increase in the total output of related industries. This "multiplier effect" of our industry results in the creation of investment and employment opportunities for thousands of Albertans.

On a more direct basis, hog production contributed in excess of \$210 million to Alberta farm cash income in 1982, and in that year we provided a domestic market for roughly 510,000 tonnes of feed grain.

But in our opinion the most notable aspect of our industry is our unfulfilled potential. Prior to the tabling of Bill C-155 we had every reason to believe that with a resource neutral solution to the Crow rate we could begin to capture some of this potential. Bill C-155 has dampened our enthusiasm, and its passage without amendments to the method of payment provisions is sure to seal our fate. We would like to take a moment to explain.

IMPACT OF CROW CHANGE

As you may be aware, feed grain requirements constitute the major portion of total costs in hog production. A good estimate would put feed grain costs at roughly 50 percent of total production costs. Therefore production advantages from one region to the next are largely dependent on the relative price of feed grains.

In Canada, the principal feed grain used in hog production is barley, and the province of Alberta produces in the order of one half of

Canada's total barley production. However, thanks to the Crow rate, our proximity to this major source of feed grain does not, as might have otherwise been expected, confer any appreciable competitive advantage on the Alberta pork industry.

An industry will locate close to its raw material supply when there are transportation costs of a compelling size. However, subsidized transportation of the raw material away from the source reduces this incentive, and it may in fact encourage the industry to locate closer to the market for the final product.

In the case of hog production, the processing of barley into pork results in considerable freight savings, and in the absence of the Crow rate there would be an incentive for the pork industry in Canada to locate at the feed grain supply. Perhaps the most telling evidence of this proposition comes from the U.S. experience. In that country, livestock production coincides with feed grain in the midwest area known as the corn belt. The small state of Iowa for example, has produced over 24 million hogs in one year, which is upwards of 25 percent of total U.S. production.

But it would be incorrect to suggest that the Crow rate has been the principal factor in the evolution of Canada's hog industry. Up until the inflationary period of the 70's, the Crow still covered most of the costs of grain transportation therefore the distortion in domestic grain prices, while still present, was minimal. In fact the more predominant impact of the Crow was likely in those periods when the inadequate capacity and inefficiency of the rail system contributed to grain gluts and depressed prices on the prairies. The year 1971 was one of the more notable of these experiences, and many farmers can still

remember Alberta barley selling at three bushels for a dollar. Not surprisingly, hog production in Alberta that year shot up to a post-war high of just under two million hogs.

Our concerns about the impact of the Crow on our industry are more relevant to our future than our past. We realize that in return for proper compensation on grain haulage, the railway system will revitalize to an extent that should largely preclude any recurrences of periods of glut such as 1971. With increased grain hauling capacity it is quite reasonable to expect domestic grain prices to be more consistently under the export price by the cost of transportation to export position.

Needless to say, with a heavily subsidized transportation rate, prairie grain prices will be relatively much higher than would have been the case had the grain farmer received his Crow subsidy directly and then applied it to the compensatory freight rate he would then be charged on his grain shipments. Such a solution would eliminate bias in land use; it would remove any grain price distortion from the prairie grain market; and it would encourage the development of an efficient grain transportation system in western Canada.

The cost impact of a payment to the railways will be extreme. It takes roughly one-third tonne of grain to feed a hog to market size. The grain price distortion that will be created by the payment of the Crow Benefit to the railways will average at least \$20.00 per tonne more than would have been the case had a market neutral method of payment been implemented. Therefore it will cost an Alberta hog producer about \$6.60 more in extra feed costs to raise a hog if Bill C-155 is passed without corrections made to the method of payment.

To put this extra cost burden into perspective, compare it to the

average returns over costs that hog producers have received in the past. In Alberta, over the period October 1972 to November 1982, the average monthly return over costs was only \$7.11 per hog. It should be apparent that the hog producer in Alberta does not have the capacity to absorb these additional costs.

A complex economic analysis is hardly necessary. The obvious conclusion is that unless this problem is corrected, some contraction in the size of our industry will occur. On an aggregate basis the argument is even more compelling. If we are able to maintain 1,500,000 hogs per year over the next ten years, our analysis shows that our industry will have to pay \$148 million more for feed grain than would have been the case had the Crow Benefit been paid to the producer.

While the consequences of this additional cost pressure is unmistakable, it is true the magnitude of the decline in production we will experience is open to debate. We do not intend to suggest the complete destruction of our industry as the outcome of the unamended passage of Bill C-155, despite the apparent receptiveness of the federal government to this type of extremist argument, particularly when voiced by Quebec. We fully expect some moderate declines in hog numbers, and in a growing economy and climbing population base this in itself is a serious development. However to our mind the most serious tragedy for us will be the lost potential we will suffer at the hands of this Bill.

A market neutral method of payment would have added stimulus to the growth and development of the Alberta hog industry. Under such circumstances we had anticipated reaching production levels of two million hogs per year by the end of the decade. We looked forward to

this growth as a means of improving our processing and marketing efficiencies, which in time would assist us in capturing the market opportunities that are within our reach.

We had no reason not to anticipate this type of policy, as it would have been in keeping with the governments own objectives as enunciated in the 1981 paper Challenge for Growth an Agri Food Strategy for Canada. In that document, the government declared that "an agri-food strategy needs to contain a strong federal leadership with even handed policies to ensure that production develops where it enjoys the greatest comparative advantage." (p 34)

Bill C-155, and its method of payment provisions stands as convincing proof of this government's inability to provide the strong federal leadership that is so badly needed in order to achieve the high minded objectives of their own agri-food strategy.

POLITICAL CONSEQUENCES OF BILL C-155

The government of Canada was quite obviously aware of the immediate political consequences of proceeding with Minister Pepin's initial intentions of a 50:50 split of the Crow Benefit. The Quebec caucus made sure of this in no uncertain terms. But we doubt that the government is nearly as aware of the political damage they have caused in western Canada by their actions on this issue.

At the outset we would strongly advise the government to discontinue using the rationale of "no consensus in the west" as the reason for changing directions and paying the Crow to the railways. There is no more consensus in western Canada for a railway payment than there was for a producer payment. The fact of the matter is that had Quebec

not entered the picture it is certain that the government would have remained on course with the producer payment of the Crow.

The Alberta farm community has paid close attention to the evolution of the new Crow legislation, from the appointment of Clay Gilson to chair the Winnipeg talks, to the tabling of Bill C-155. It was clear from the start that Crow reform would be a difficult exercise at best, and certainly no informed observer was anticipating western consensus on the issue.

Some unhappiness was inevitable, but in the final analysis the actions of the government, and the purely political nature of the final decision has resulted in feelings of bitterness in western Canada that will not easily or quickly disappear. While many were angered when Minister Pepin watered down Dr. Gilson's recommendations on method of payment, they were nonetheless prepared to accept some political compromise and gave support to the proposal for a 50:50 split. But this anger was quickly turned to bitter resentment as they watched the governments total capitulation to the Quebec lobby with the tabling of Bill C-155.

Most Albertans continue to believe in the "community" of Canada, and they are sincere in their desire to contribute to the betterment of our country. But these feelings of community are seriously damaged whenever a segment of our society is able to effectively seize federal power and impose their wishes on the rest of Canada.

We believe the federal government has a responsibility to all of Canada to ensure that such abuse of the federal authority is not allowed to occur. In this matter the exercise of this responsibility would have meant the rejection of the irresponsible and completely

unfounded demands of Quebec. The government's negligence in this regard has left many Albertans feeling victimized by their participation in Canada, and this has contributed significantly to feelings of alienation in this province.

The consequences may not be nearly as immediate as may have been the case had the government exercised its responsibility to western Canada and had dismissed the Quebec demands. However it could be that in time the consequences of this action will prove to be equally damaging, if not to the very fabric of Canada, at least to Alberta/Quebec, and Alberta/Ottawa relations.

RECOMMENDATIONS FOR AMENDMENTS TO BILL C-155

It is noteworthy that virtually every group that has involved itself in this debate, save Quebec agriculture and the federal government, has recognized the injury done to livestock production in western Canada by a railway payment of the Crow Benefit; and most if not all have made recommendations or lent their support for programs designed to address our problem. On the other hand, when a 50:50 split of the Crow Benefit was being considered, the government was quick to offer financial assistance to the Quebec livestock industry. And in their case the injury done to their livestock industry was far more perceived than real.

In our case the government has been content to point out that insofar as Bill C-155 will result in gradually higher grain freight rates, the distortions for the livestock industry will now be less than would have been the case with a continuation of existing Crow legislation. We absolutely reject this rationalization for federal

government inaction on the negative effect this Bill will have on our industry. Despite the increases in grain freight rates that will follow passage of Bill C-155, the injury imposed on our industry by this legislation will continue to be substantial and very much deserving of federal government attention.

By any fair reading the existing Crow legislation could not have been sustained much longer. The cost pressures on the railways and the federal treasury had clearly reached unbearable proportions. The Crow had to be changed, and the choice was between legislation that was neutral in its impact on livestock production in western Canada, or non-neutral in impact. With the tabling of Bill C-155 the government has made its choice in favor of the latter, and that leaves our organization with no alternative but to stand in complete opposition to this Bill. It is our firm position that amendments must be made to allow for the payment of the Crow Benefit directly to the farmer.

In negotiations on this point we have continually expressed a willingness to compromise, and our formal policy on the manner in which the Bill must be amended reflects this willingness to compromise. Our organization endorses the "Double 80" proposal on method of payment that has been worked out in close consultation with other Alberta farm organizations. This proposal will be (or has been) explained further in a presentation made to this Committee by our Minister of Agriculture Leroy Fjordbotten.

The Double 80 has two appealing virtues as a compromise proposal that should be pointed out. First of all, it incorporates the freedom of choice option on payment of the Crow Benefit that has been given such wide acceptance in numerous country meetings across Alberta. Under

Double 80 the producer has the freedom to decide whether to take his share of the Crow Benefit as a cash payment, or have it paid to the railways from an account established in his name.

The second aspect that contributes to the acceptability of Double 80 lies in the method used to calculate producer entitlement, and the minimal impact this calculation has in terms of dilution of the export grain producers benefit. In order to satisfy concerns about dilution, twenty percent of the \$651.6 million Crow Benefit is paid directly to the railways. Secondly, the eighty percent which is left for distribution is supplemented by the Agricultural Adjustment Fund which was at one time proposed by Minister Pepin. And third, the method of calculating each producers entitlement is biased in favor of the export grain producer.

A producer who grows a non-statutory crop on his land, or choses to feed his grain to his livestock will only receive eighty percent of the calculated productive potential of his land. The export grain producer however, would receive an entitlement based on 100 percent of his grain marketings.

Surely by the time this Standing Committee is ready to prepare its report to Parliament it will be convinced of the need for amendments to the method of payment sections of Bill C-155. We strongly urge the Committee to give every consideration to making such amendments along the lines of the Double 80 proposal.

CONCLUSION

In closing, the Alberta Pork Producers Marketing Board wishes to appeal to the government's responsibility to the livestock industry in

western Canada. Our organization has never objected to the notion of a subsidy for export grain producers, nor have we asked for comparable treatment for our industry. Our sole interest in this matter has been to ensure that we are unaffected by the subsidy. The request we have put to the federal government is, to our minds, quite straight-forward and reasonable. All we ask is that the Crow subsidy be paid in a manner that does not result in damage to the competitive viability of our industry.

In the beginning the Crow rate was implemented for a variety of reasons, all of which were, at the time quite legitimate. However the Crow was never intended as a means of discouraging the development of secondary industry in western Canada. This, to our chagrin, will be the obvious by-product of Bill C-155 as it is now written.

If we are to believe the commitment made by the federal government, Bill C-155 will impose statutory payment obligations that will exist "in perpetuity". It is therefore imperative that this Committee ensure that Bill C-155 does not contain any undesirable elements for related industries.

APPENDIX ' 'TRPT-65' '

ALBERTA SWINE BREEDERS ASSOCIATION

SUBMISSION TO THE HOUSE OF COMMONS STANDING COMMITTEE

ON TRANSPORT

RE: The Western Grain Transportation Act, Bill C-155

August 1983

Alberta Swine Breeders Association represents the purebred portion of the swine industry in Alberta. The main objective of the Association is to provide high quality breeding stock to the commercial pork producer. Alberta's favorable climate, high quality feed grains, and advanced breeder usage of the government funded Record Of Performance selection programs has assured a firm and steady supply of this breeding stock.

We are now faced with a situation where an 'Act of Parliament', Bill C-155 will create an artificial situation that threatens the health of the commercial pork industry in Western Canada, and therefore threatens the health of our Association and its members. Bill C-155 virtually forces the shipment of grain from the prairies in order for the grain producer to receive any Crow benefits. This places western pork producers at a distinct disadvantage to producers in other regions in Canada. It will also cause a further deterioration in the packing plant sector, and could cause the death knell of this industry in the west.

Bill C-155 does not appear to provide for any guarantee of performance by the railways, even though public funds will be given to them in large measure. The limit of 31.1 million tonnes of grain production eligible for the Crow benefit would appear to take away any incentive to increase grain production.

After due deliberation of the many proposals put forth our relatively small, but important, part of the hog industry in Alberta has voted to support the 'Double 80' proposal put forth by the Alberta Pork Producers Marketing Board, Alberta Cattle Commission, Unifarm, Alberta Wheat Pool, and United Grain Growers because it gives the producer 'freedom of choice'. This is as important for the grain producer as for any other manager of a business. Let it be stated here that as pork producers we are not asking for cheap grain. No business or industry survives unless it is healthy so we wish for a healthy grain industry. However we also ask that we be given equal opportunity to compete, using the efficiencies that should be inherent in our close proximity to a source of high quality feed.

'Double 80' appears to give the best opportunity for the producers, the railways, the truckers, and other sectors involved in Agriculture to compete and develop in the most efficient manner possible.

We wish to thank the Committee for the opportunity to appear today and to wish them well in their deliberations. May reason and justice prevail for all. Thank you.

Respectfully submitted on behalf of the members of

Alberta Swine Breeders Association

Walter Weber - President _____ (Original signed) _____

Leon Boulter - Secretary-Manager (Original signed)

APPENDIX "TRPT-66"

SUBMISSION TO
TRANSPORTATION COMMITTEE OF THE HOUSE OF COMMONS REGARDING
WESTERN GRAIN TRANSPORTATION ACT (BILL C-155)

Submitted by

WESTERN BARLEY GROWERS ASSOCIATION
126A - 2116 - 27 AVENUE N.E.
CALGARY, ALBERTA
T2E 7A6

PHONE: (403) 230-4244

JULY 4, 1983

EXECUTIVE SUMMARY

WHO ARE WE?

We appreciate this opportunity to present the views of the Western Barley Growers Association. We are the only organization dedicated to representing the interests of western Canadian farmers that grow barley, and an organization concerned about the competitive future of our crop and our country. While we are pleased to present our views to you, we are displeased with the direction this act has taken in the past few months and will be suggesting amendments.

Barley growers are different from the popular image of prairie farmers - our main source of income is barley, not wheat; our main market is domestic, not export; and our main concern is competition, not equity.

Barley growers are found on the most productive soils of the prairies; a combination of agronomic forces dictate that our cropping options are often limited to canola and feed wheat - not high quality wheat for export but lower value wheat for domestic feed markets.

The barley growers association is indeed western, having members from the barley growing regions of all the western provinces. Our association was formed to present the unique views of specialized barley growers in the subject areas of transportation, production, and marketing. We are a voluntary organization of progressive farmers which has seen steady growth in membership since our association began in 1976. Our association is a member

of the Prairie Farm Commodity Coalition and supports the additional recommendations in their submission.

OUR VIEWS

The Western Barley Growers Association was pleased to see the decision to change the Crow, and the Gilson proposal. We were satisfied with the Pepin plan but are disappointed and discouraged with the present act. Our major concerns are with the method of payment, the allocation of rail cars and the composition of the Senior Grain Transportation Committee. We support the amendment to add a safety net relating rates to grain prices.

If the proposed act goes through unamended, the farmgate price of barley may at first be higher than under payments to producers. You may be surprised that we would discourage an act that might increase our price. But revenue is price times quantity and a substantial amount of our quantity is sold to our domestic livestock market. Our price at times may be higher but if the natural comparative advantage of the prairie livestock producer is lost our total quantity sold, and hence income, will decline. If Bill C-155 erodes the domestic feeding industry, the yields and incomes of some of our most progressive growers will also shrink five to fifteen percent without high moisture storage technology and animals to feed locally.

Why, unlike some farmers you will hear, are we not afraid of losing the Crow rate? Because we aren't getting much benefit from Crow. Over half our income comes from the domestic market which is now strained to also provide barley growers any indirect benefit of the existing Crow rate. To

give us equivalent or increased benefit a future system must be both fair to domestic buyers and aggressive in pursuing the economics of large volume technology for barley exports. This act should be amended to provide greater de-regulation, more private incentive, and greater choice for the farmer who must cope with extra costs.

OUR SUGGESTIONS

Recommended Amendments

1. The Progressive Conservative amendment to allow farmers Freedom of Choice on Method of Payment is a crucial, minimum change to the bill. The bill should provide the farmer an annual "vote" whether to receive all or none of the freight assistance himself or to consign it all to the railways. Production and hence cultivated acreage plus the freight rate change in an area seemed to us to be the best way to distribute past and future Crow Benefit. If Quebec and dilution considerations cause the choice of the Western Grain Stabilization Act accounting at the outset, the entitlement must be thereafter frozen or respond to production changes in all crops - not just to changes in sales - to assure distortions decline. The farmer should not be able to get more or less dollars from the treasury if he exercises his option to be paid directly. We believe the above principles to be essential for our freedom, for system efficiency, and for livestock industry survival.
2. We support the Pepin amendment adding a safety net yet feel it should be calculated on local (not export) prices.

3. The Senior Grain Transportation Committee in Bill C-155 gives too much power to grain companies and too little to farmers who have 100 times the assets at risk. Adding three farm representatives - one from each of the wheat/barley/canola commodity groups - would go a long way to correcting the imbalance.
4. The sections on the 1985/86 review must be expanded to assure a meaningful review of (a) method of payment, (b) dilution of railway payments away from the target of farm income protection, (c) grain stabilization substituting for the safety net and (d) the competitiveness of our handling, transportation, and marketing compared to Australian, Argentine and American competitors.
5. To offset possible extra federal costs of a safety net and to improve system efficiency, a portion of the future 1250 government hopper cars per year should be earmarked into an "Innovation Fleet" distributed by the Grain Transportation Authority.
6. Review of producer cars (section 17(1)(d) should be removed from the Senior Grain Transportation Committee and the current limit on car allocation of five percent to producer cars should be raised by the Grain Commission to ten percent.
7. Other recommended changes to Bill C-155 include:
 - a) permission to lower rates anytime provided notice of only three months
 - b) only a competitive shipper may contest rate restrictions and have them stopped, no extensions by the CTC.

- c) guarantees on investment should be lowered in favour of volume guarantees that automatically commence in 1986/87 unless stopped by Parliament.

Amend the act as above and Canada will have a capable, efficient grain handling and marketing system; the prairies will have diversification; and the farmer and taxpayer will get value for their money. Thank you.

TABLE OF CONTENTS

	PAGE
EXECUTIVE SUMMARY	
TABLE OF CONTENTS	
INTRODUCTION	
WHO ARE THE BARLEY GROWERS?	
THE BARLEY GROWER IS DIFFERENT	
THE BARLEY GROWER IS VULNERABLE	
SAFETY NET PROVIDES IMPERFECT STATUTORY PROTECTION	
COMPETITION	
REASONS FOR FREEDOM OF CHOICE AMENDMENT	
THE 1985/86 REVIEW	
IF THE FARMERS PAY, THEY SHOULD HAVE MORE SAY	
SENIOR GRAIN TRANSPORTATION COMMITTEE	
PRODUCER CARS	
INNOVATION FLEET	
COST REDUCING INCENTIVE RATES	
PERFORMANCE GUARANTEES	
WITH IMPROVED BILL C-155, THE BARLEY GROWER CAN COPE	
TRANSPORTATION AND FEED GRAIN POLICY	
CLOSING COMMENT	
APPENDIX	

SUBMISSION TO
TRANSPORTATION COMMITTEE OF THE HOUSE OF COMMONS REGARDING
WESTERN GRAIN TRANSPORTATION ACT (BILL C-155)

INTRODUCTION

The Western Barley Growers Association appreciates this opportunity to submit its views regarding this controversial bill to replace the historical statutory Crow rates with a modern statute to meet the prospective prairie needs of the next half a decade. Our organization has been very active in encouraging an open, factual analysis of the burdens and benefits of the previous act and in assisting federal and provincial authorities to examine constructive alternatives. Our goal for the legislation can be summed up as follows:

"THE CROW SOLUTION MUST REMOVE DISTORTIONS,
GIVE FARMERS CHOICES, AND PROVIDE A LEAN,
RESPONSIVE AND VIABLE SYSTEM".

Change to historic statutes can be risky, yet until the changes to the bill in early May, we had thought the benefits of increased capacity, efficiency, and prairie diversification would off-set the increased costs to individual grain farmers.

The spring federal budget, captured some business imagination by emphasizing the role of private enterprise in generating economic recovery. The Gilson and Pepin proposals of February 2, 1983 confirmed this orientation

by introducing market forces the farmer could use to take over from regulation. We saw freedom and commercial incentive for truckers, small grain firms, cattle feeders and hog producers to compete for our barley. We saw a parallel to the major de-regulation of rail networks in the United States. Corn, barley, soybeans, and even wheat now move on aggressive railways made lean by recessionary lay-offs and made more creative by removal of 100 years of regulation. As prairie people, who dare to see a new vision of diversification and competition in western Canada, we look forward to stepping toward the regulatory environment created for all commodities but grain in the National Transportation Act 15 years ago. We believe the Gilson report provided such a fine-tuned balance between regulation and market forces that uniquely suited grain.

But this government listened to the well financed monopolies who, with Quebec, "shouted louder" about their vision of a protected and controlled forwarding system. The decision to take the Crow benefit away from the farmer and give it to the railways was the worst possible move for the barley grower. Unless amendments are made to the bill, our worst fears will have been realized. The elevator system will avoid sharing the pressure for innovation to cope with inflation in the freight costs. The farmers will pay and struggle alone to cope - while the railways, and those institutions who are suppose to serve farmers, exercise all the say. At the same time, Bill C-155 re-emphasizes the export orientation of our grain forwarding and marketing system, disadvantages the domestic feed marketing system, disadvantages the domestic feed grain user, and makes our barley sector less diversified and more vulnerable to the vagaries of world markets.

WHO ARE THE BARLEY GROWERS?

The Western Barley Growers Association was formed in 1976 to speak for producers on production, transportation and marketing of malt and feed barley into both the domestic and export markets. We are a voluntary organization which requires an annual membership fee. Thus, we must perform well in the provision of leadership and innovative ideas to maintain our membership base. This is in contrast to the Pools whose farmer members cannot withdraw their membership nor is the claimed size of membership based on direct farmer involvement.

The WBGA tends to be young, innovative, highly productive farmers with large debts but who have several decades of productive farming ahead of them if the system allows them flexibility to respond to opportunity. Our people rank cash flow and system efficiency much higher than equity in the grain handling plant. Our members delight in expanding the usually more reliable domestic livestock feed and malting barley markets.

THE BARLEY GROWER IS DIFFERENT!

Barley growing is concentrated in an "n" shaped area starting in the north/south corridor of west-central Alberta, across the northern grain area of Saskatchewan and into parts of Manitoba. The tail of the "n" reaches into parts of the Peace River area, as shown in the map in the Appendix. . This is roughly the black and thin black soil zone of the prairie. Due to agronomic factors like frost risk, producers in this area continuously crop and habitually plant 40 to 60 percent of their land to low value barley and another 20 to 30 percent to canola. Only a small residual goes to wheat, except in the wheat-oriented Saskatchewan. Farmers in these areas need to transform their low value, high bulk crop into higher value and lower bulk. This unique barley/canola region has stability and grain marketing considerations distinct from those of the politically dominant wheat producing areas.

The barley area is akin to the U.S. corn belt where the rotation includes corn and soybeans with just a scattering of wheat. In both areas, the wheat grown is usually feed or lower quality wheats. The U.S. has developed grain marketing and rail systems that respond to the unique and dynamic feed grain/oilseed complexes. Meanwhile, the Canadian barley exporting system must crawl along in the institutionalized shadow of wheat.

The concentration of over half the barley production in Alberta along the diversified and more populated corridor from Cardston to Athabasca also has many parallels to the Ontario corn belt. Both Ontario and Alberta saw rapid rises in feed grain yields and production during the sixties and seventies. A unique and flexible marketing and truck-based forwarding system

was developed to serve Ontario whereas a unique feed grain marketing system has been slower to emerge on the prairies. Only in 1983 has the Winnipeg Commodity Exchange and Alberta Government introduced an Alberta barley futures with deliveries in Edmonton, Calgary and Lethbridge to help small livestock feeders, feedmills, and intensive barley producers to reduce price risk. This pricing mechanism can help reduce some of the risk of farming and compliment the pricing mechanisms for Thunder Bay on grain moving eastward. We have however found it frustrating that the Wheat Board feels it necessary to continue insisting on non-board quotas to apply at these futures delivery locations.

We also have much experience in servicing our markets by truck. The barley grower's highly productive black soils, coupled with the stifling delivery quota system, has forced us into regularly selling canola by truck, to crushing plants. We move feed barley, again by truck, to local feedmills or livestock operators. Over half our income comes from the domestic market without the direct benefit of the existing Crow rate. Some wheat growers don't have similar experience, and it follows they would have less faith in a system that encourages trucking or the domestic market; they are more prone to encourage rail expansion and the export market.

Another indication of the vitality and transport issues in the barley sector, can be seen by examining high moisture barley production. An increasing number of barley producers are harvesting some of their barley moist and putting it in bulk handling pits for furtherance to livestock enterprises or for feeding right on the producer's farm. This innovation did not require any participation by the elevator system or the export sector;

under this harvesting technique yields can be increased between five and fifteen percent. Should your transportation policy, however, erode the domestic feeding industry, high moisture barley production must switch to dry harvesting technology to facilitate exports. The country will then lose five to fifteen percent yield on those acres. Furthermore, government or railways must buy hopper cars to forward the barley now exported rather than fed. Insofar as some of that barley is stored in very flexible open pits, farmers can very flexibly switch from high moisture to dry storage and use bulk loading techniques to quickly load trucks, elevators, and even multiple car trains for the export of the barley.

If Bill C-155 insists on a policy environment discouraging domestic feeding and encouraging the export of raw grain, at least it should facilitate low cost, high volume forwarding enjoyed by feed grain competitors in Ontario and the U.S. We ask that your committee, in reviewing this legislation and the regulations thereto, recognize the unique needs of producers in these very highly productive zones within the prairies so that the expansion in output that so many of us strive for can be attained.

THE BARLEY GROWER IS VULNERABLE

The high yield per acre of barley, relative to canola or wheat, makes barley vulnerable to rises in freight rate. With approximately 25 percent more weight and bulk per acre than wheat, barley will be the first acres to be cut back as farmers seek to cope with rises in freight rates. Thus the producers we represent are particularly conscious that the large freight shock to them needs to be dealt with very carefully, since in many cases they cannot switch more into canola and must turn to wheat. Wheat or special crops may not be to their comparative advantage using current varieties and technology due to frost, moisture, or other considerations. The second feature of barley sensitivities to this freight issue relates to the widely understood concept that domestically sold barley does not always receive a Crow benefit. If the Canadian Wheat Board marketing system sends a delayed pricing signal to over-produce barley or the forwarding system is unable to respond and move forward quantities available, local prairie prices drop to a significant discount under the export price. During the seventies in the Calgary area this discount went as far as \$13.11 per metric tonne. In otherwords if the forwarding system resulting from paying the railroads does not perform, the barley producer turns to his local market and heavily discounts his price and thereby gives up his Crow benefit. Had he been paid a direct payment of the Crow benefit as under the February 1, 1983 announcement, the producer would have had his Crow benefit payment. Insofar as half our barley is sold locally, these swings have significant income effects and it follows that now that we are not going to be paid the Crow benefit. Given the magnitude of flexibility to help generate a responsive forwarding system and domestic

livestock market, there must be extra regulatory and other forms of pressure to help smooth out the flow of Crow benefit to barley producers.

Thirdly, most barley producers are very much mixed farmers. In fact most farmers, at least in Manitoba and Alberta, also raise some hogs, beef, or poultry, if not within their own enterprise, within some partnership or other arrangement with another person. Hence the artificial debate encouraged by the pay the railroad lobby separating the interests of the livestock sector from the interests of the grain sector is not a fair reflection of the actual income flows to many producers.

Fourthly, when considering the relationship of the freight rate to the price of grain, it is important to research the unique effects of Western Grain Stabilization calculations on the barley/canola producer. That is, wheat is so dominate that in many cases when barley returns are particularly poor (like 1982/83) our prairie stabilization scheme does not pay out to the barley grower. In other jurisdictions like Ontario with provincial grain stabilization schemes unique to each crop, there would be a wheat or soybean payout in a year like this similar to that enjoyed by our American competitors. In future we could see barley prices plummet, suggesting the unreasonableness of freight increases, at the same time as wheat prices remain constant or rise. Due to the weighting of volume, any formula relating freight to grain prices would not protect the barley/canola grower. Conversely in years when barley revenue is going up and wheat is dropping, it may be quite possible that the barley freight rate would have no rise, thereby inducing an even higher farm gate price and greater instability in the input price to the livestock sector. Within the political fabric of the prairies we see no way to get around this.

SAFETY NET PROVIDES IMPERFECT STATUTORY PROTECTION

In early June, Transport Minister Pepin announced and officials verified an amendment protecting the farmer's rate to ten percent of the export price of a basket of the six major crops. Without the benefit of much data evaluating this amendment, we make the following observations.

The farmers ability to pay is related to future income increases - not just export prices. The proposed safety net, although simple, does not consider rail service in moving added volumes or efficiency gains. We recommended these income considerations to Gilson and note he preferred a stabilization - type system with volume guarantees over the proposed amendment.

Prices used in the formula should be the local elevator prices for the major Crow grains as weighted by volumes. Local prices reflect elevation, terminal, and grain marketing costs which have trebled during the 1970's and become very onerous. Choice of the farm gate price for the safety net will also pressure agencies other than the Canadian Transport Commission or Grain Transportation Agency. For example we note a disturbing unwillingness of grain firms to lower elevation tariffs during low price years like 1983/84. To ensure the system keeps overall forwarding costs down in years of low prices, the Canadian Grain Commission may more closely regulate the level of terminal and elevator tariffs and thereby save the federal treasury money. Philosophically we do not prefer regulation to market incentives, but Bill C-155 will remove choices for the producer and force all of us to embrace the heavy hand of regulation.

Some parties to this discussion will argue that only the railroads should suffer during low price years through a reduction in their contribution to overheads. We do not agree that railways should bear all the burden; such a policy could cut back on their incentive to service grain and that, after all, is one of the prime motives barley producers have for agreeing to pay any more. If Parliament decides railroads should suffer some of the effect of a safety net we recommend railways provide no more than 50 percent of the revenue protection to farmers. If railways suffer losses in poor years, we would be willing to see an offsetting rise above their 20 percent contribution to overheads for the high grain price years up to the amount necessary to repay any revenues lost during low price years when the contribution was less than 20 percent.

COMPETITION IN HANDLERS NEEDED

The level of competition in grain handling has sadly deteriorated in the last 30 years largely due to government regulation. Regulation of export marketing grew after formation of the Wheat Board in 1935 and the inclusion of barley and oats in 1949. Yet it was Wheat Pool lobbying to establish the Bracken formula during the 1950's and the unrestrained purchase by the Wheat Pools of the Federal Grain Company in the 1970's which lead to real concentration of market share. The number of firms operating primary licensed elevators has dropped from 102 prior to formation of the Wheat Board in 1931 to 59 firms in 1951 and only 19 firms in 1981. Only 20 percent of the players active in 1931 could withstand the level of regulation by 1981.

While the depression and the entrance of the Board to both wheat and barley contributed to the reduction to 59 firms by 1951 it is the threefold increase in concentration between 1951 and 1981 that is of greatest concern to our association. The 19 firms operating 3,133 elevators across the prairies in 1981 screens the more crucial issue that one firm - a prairie Wheat Pool - operates approximately 60 percent of the elevators in a province. Their share of actual grain handling is somewhere between 60 and 70 percent. This concentration of grain buying power in the hands of the Wheat Pools grew slowly between a little under 30 percent of the elevators in 1931 to a little under 36 percent in 1951. The rise in regulation and hence the purchase of Federal Grain (and its share of cars) contributed to a near doubling of this concentration to approximately 60 percent of the elevators in 1981.

With such high levels of concentration in the market structure, it should not surprise parliamentarians that the Wheat Pools act like monopolies

attempting to get federal policy to protect their elevator system. This dilemma is masked by the apparent representation of farm interests by their cooperative structure. Yet opinion polls and meetings across the prairies have raised some doubt (especially in Alberta) of how representative the handling company is of the true economic concerns of farmers who ship the grain and pay the freight. Too little has been researched and said about the market conduct of industries which are so highly concentrated. The dilemma of free thinking prairie grain producers is compounded by the fact that in many towns the Wheat Pool is the only elevator for some miles. The Pool ownership and no doubt editorial influence over our three most widely read papers ("The Manitoba Co-operator", "The Western Producer", and "The Alberta Wheat Pool Budget") influence policy ideas. It is no surprise that independents like the Calgary Herald, Saskatoon Star Phoenix and CBC more fairly report the news.

In considering the form of legislation we ask that Members of Parliament give due consideration to this monopoly power and the importance of competition criteria in any judgements regarding the formation of Senior Grain Transportation Committee, Car Allocation, and Method of Payment. Furthermore we ask that you give some thought to making this transportation act (or related acts) provide a stimulus to competition. Many of our members feel that if the farmer is to carry additional pressure to pay a higher freight bill as a result of Bill C-155, firms who serve them as middle men handling the grain should have a commensurate rise in the pressure for them to compete and provide a technologically leaner handling and forwarding system.

REASONS FOR FREEDOM OF CHOICE AMENDMENT

In our opening remarks we clearly expressed our displeasure with the April, 1983 capitulation by cabinet to the elevator monopolies over method of payment. The House of Commons and Senate should give sober second thought to method of payment and opt for Gilson or at least the Freedom of Choice amendment. Following are six reasons why the Act must change.

First, the policy to pay government money to railways is not only a mockery of commonsense but is a policy that no farmer trusts to protect his farm income from high and inflating freight costs. No one trusts the railways. It is like paying Quebec feedmills Feed Freight Assistance and expecting all the benefit to reach hog, poultry, and livestock feeders. Paying the railways today in one part of the Act while volume guarantees are only a "maybe" after 1985/86 elsewhere in the Act is like paying Safeways and hoping for cheaper food. Money to the railways can be diluted or dispersed - to the shareholders, to overcome long haul truck competition or capitalized into excess plant. It is naive to believe the grain farmer will necessarily receive \$651 million plus inflationary protection from government after railways launder the money and bureaucrats apply investment rather than volume guarantees.

Furthermore, if railway payments erode prairie livestock feeding, farmers will export more grain and therefore need over \$20 per tonne additional subsidy plus more hopper cars. For example, if the eight million tonnes Gilson calculated as feed were exported, this would require \$160 million more export subsidy plus at least \$40 million for cars. Because the

hopper cars and volume are capped, this development would lead over time to 30 percent dilution of the \$651 million and higher freight bills to farmers. As a result of various forms of dilution, the farmer will pay ever increasing freight bills while the railway, the bureaucrats, and the elevator system get to make the choices. If their choices generate cost escalation so the safety net takes effect for a considerable length of time, we can only feel certain the taxpayer and farmer will revolt at an expensive "Via Grain" and reopen the act. We will not truly have statutory protection after this bill is passed.

A third reason for an amendment to give farmers choice on how they receive the benefit relates to trucks. If farmers take the money and then pay the real rail cost, truckers will be equitably treated. Payments in Bill C-155 only to railways are contrary to the National Transportation Act - railways will get in excess of \$20 per tonne to move grain while truckers get nothing. Our experience in trucking barley and canola to domestic markets leaves us convinced truckers create more local jobs and provide better service in rural areas than do railways. Give us the choice to directly use the government freight assistance and we'll use some of the dollars to buy short-haul truck service from local elevators or our farm.

Fourthly, a policy giving payment choices to farmers and treating trucks equitably, can also help the farmers and communities along branchlines that cannot be rehabilitated. We are advised that government financial cutbacks from the rehabilitation program in Gilson (in order to pay for inflation protection and the safety net) will result in only half the money to fix up lines previously in the program. Communities and farmers along forgotten lines will start screaming for help to reach the \$20 per tonne

subsidy that Bill C-155 makes available only on an operational railline. By allowing affected farmers to opt for direct payment, they will cope better individually.

Fifth, payments only to railways through Montreal head offices unduly centralizes decision-making and limits producer opportunity to maximize the economic bang from the federal government buck. If the act is unchanged prairie decision-makers increasingly will resent central Canadian choices about railways, because at stake is our freedom to use the historic freight entitlement associated with Crow to the best advantage of western Canada regardless of transport mode, grain crop, or final market. An appropriate policy in 1925 related only to export grains and we note "settler effects" were removed because Ontario shippers were inequitably treated. A freight assistance policy today more appropriately aids a diversifying region to export whatever agricultural products are to the best regional advantage and removes another inequity. Give the individual farmer freedom to chose and 150,000 people can decide the most appropriate use of their freight assistance. A farmer may truck his grain to a more efficient elevator. Alternatively, he may chose to plant non-Crow crops like forage or to refine the crops to less volume or to increase value through cleaning or feeding. Weight to be transported is reduced in hog feeding to 1/5 and in beef cattle to 1/8 the original grain input. Mainline rail capacity is conserved if maximum processing takes place before shipment. Higher value products like beef can better afford the freight costs than can barley. A transportation policy equitably treating feed users on the prairies can also contribute to

opening up new, continental markets in the Pacific Northwest of the United States and California where no canola or barley market now exists opening more financially unstable offshore markets.

Sixth, if railways are paid we believe jobs will be lost to prairie Canadians and soils degraded for our grandchildren. If producers can choose their most suitable method of payment, they will choose, where appropriate, to take the freight assistance directly and truck or feed the grain. Either result generates new employment. Our soil scientists know black soils need grasses, legumes, and recycled livestock by-products to be sustained in the long term. A policy to pay railways to export raw barley will be soundly criticized by our grandchildren.

Features of Amendment on Freedom of Choice

The above compelling reasons for Producers being given the opportunity to make their own decisions on how and where their Crow benefit is spent leads us to recommend the following principles be incorporated in Bill C 155:

- 1) The governments share of costs be distributed 80% to producers and 20% to the railways.
- 2) Each producer be given a subsidy entitlement based either on 80% of his production potential or 100% of his previous years grain sales.
- 3) A producer has the option of receiving his entitlement as a cash payment or through a freight credit account to be administered by the primary elevator.

THE 1985/86 REVIEW

Our Association is concerned that Part IV must ensure a very meaningful review of this large and risky act. In particular we would want the method of payment very carefully and exhaustively reviewed by a process perhaps similar to the Gilson negotiations. Included in such a review could be consideration of livestock feeding in central and western Canada, the flows of beef and pork between regions, United States competition, and other factors about the diversification of the prairie economy. We are fearful that the act as now drafted could mean a five minute review by the Minister when in fact a far more extensive assessment, whether the freedom of choice amendment is passed or not, is necessary.

With the addition of the safety net amendment, section 59 (a) on the appropriateness of the splitting of cost between government and the farmers may be less important than originally envisaged by Gilson and government leaders. We would not want such a clause to be a means of opening up and exposing the farmer to a much higher proportion of the rail rate shares. If this act is to be acceptable in western Canada the farmer must indeed feel that he has "statutory protection".

We are however open minded about the absolute merit of protecting the farmers income through a freight rate "safety net". It may be that a significant revision to the Western Grain Stabilization Act in 1985/86 is an appropriate substitute for the Pepin amendment on the safety net as applied to the freight rates.

RECOMMENDATION: Add after sub-section (a) of section 59, the words
"including substitution of improved Western Grain
Stabilization plans in place of the safety net described
in this act".

The central intent of paying out \$651 million dollars plus
inflationary protection has been to protect the income of farmers in view of
the perceived inability to pay the freight for such a long distance to port.
Our research on the Montana-Alberta barley price relationships and research
done by others in wheat leaves us very concerned that in fact the grain farmer
now gets an little benefit. We believe that you the committee prior to
passing C-155 should review research and convince yourselves that the federal
money paid annually to the railroads for operating losses will not be diluted
and will indeed reach farmers in both price and income.

With the taxpayer contributing significant new money, it should be of
grave concern by 1985/86 to government and producers that these large
expenditures indeed result in higher prices, greater volume, and therefore a
greater income to farmers. Benefits should approximately equal the federal
contribution for annual operating losses by the railroads. Should research in
1985/86 find that the farmers income has not been raised by this federal
transportation instrument, we have to seriously question the method of payment
and other regulatory features in the act. For the taxpayer to get maximum
"bang for their buck" he needs to see a measurement of the efficiency of any
method of payment.

RECOMMENDATION: Add a new clause (f) to section 59 "the effect of government

expenditures on farm incomes, identifying and dilution of
Crow benefit transfer monies paid to railways".

A clause (g) should be added that calls for the 1985/86
review to evaluate "the comparative level of handling,
transportation, and marketing costs of Australian, Argentine
and American competitors to that of Canada".

IF THE FARMERS PAY, THEY SHOULD HAVE MORE SAY

As compared to the Gilson report, Bill C-155 increases the farmer's share of inflation yet reduces his opportunity to have some say through three changes:

1. Government funds for freight assistance would not be paid directly to farmers even on a phased-in basis.
2. Flexibility of shippers to introduce lower cost technology in return for reduced, incentive rates has been constrained to seasonal and weekend innovations by section 45(2).
3. The Senior Grain Transportation Committee by section 3 has been enlarged to reflect the benefitors of freight increases without increased representation for the payers of freight inflation (independent farmers).

These adjustments to the spirit of the Gilson report over the last twelve months reflect the input of well financed institutions and government civil servants who are often more concerned about protecting themselves than providing flexibility and representation to the citizens who are burdened by the additional cost of acts like C-155. In the following sections we will outline how farm businessmen feel their choices should be expanded if they are to pay more than 4.5 percent inflation recommended in Gilson. It is a clear democratic principle that there should be no additional "taxation" (even through the freight structure) without representation.

SENIOR GRAIN TRANSPORTATION COMMITTEE

As outlined in clause 3 the SGTC is burdened by too many grain companies and feed user representation from only central Canada. The original intent of the Senior Grain Transportation Committee was for bringing the shipper and payers of freight together regularly with the providers of transportation and handling in order to set volume performance targets and to initiate or radify the efficiency measures necessary to move additional tonnes to cut system (not just rail) forwarding costs. During Gilson we argued that it was this SGTC to whom the farmer was going to direct his attention for accountability for system costs of handling and transporting grain. While the current act puts the residual authority with the Minister in Ottawa, we still see the need for a western based committee and the Grain Transportation Agency to catalyze improvements to a highly regulated and institutionalized system.

It is widely felt that without much market power the farmer ends up having the handling and transportation costs passed back to him. It follows that he should have representation commissariat with his exposure to any cost changes. The farmer has far more assets at risk in this system than do the grain companies who had the greatest representation in Bill C-155. The 1981 census shows us that wheat and small grain farmers in the three prairie provinces had approximately \$48 billion in fixed assets. These assets are 100 times as large as the estimated \$480 million of property and equipment owned by the major eight elevator companies. (This estimate was derived by adjusting the annual statements of the United Grain Growers, Alberta Wheat Pool and Saskatchewan Wheat Pool by the number of their elevators to reflect the total number of elevators in the handling system). If independent farmers

have 100 times the assets of elevator and terminal operators, their representation should more closely approximate the nine representatives on the SGTC for grain dealers, primary or terminal companies.

RECOMMENDATION: A new clause should be added to 3(d) which adds three more producer representatives to the SGTC. The three new farm members should, an opinion of the Minister, have been duly elected as representatives of each of the wheat, barley, and canola commodity groups on the prairies.

These elections could be easily carried out at the annual meetings of the Palliser Wheat Growers, the Western Barley Growers Association and the Praire Council of the three provincial canola grower associations. Such representatives would provide a direct feedback to the commodity groups which have often been the most critical of our system. We believe the regulations should go on to limit conflicts of interest by prohibiting such elected representatives from being a current delegate to either the United Grain Growers or any of the three prairie Wheat Pools. These three representatives would naturally focus on special requirements of their commodities and be tuned-in to the newsletter and communication systems of their commodity associations.

With the addition of three commodity representatives, there would be six elected producers without vested interest in the handling system. A total of six elected farm representatives on a board of 18 to 21 members would make for a mere minimum balance between cost setters and cost payers.

We seriously question the merit of having up to three representatives of feed consumers from outside the prairies. Probably the Canada Grains Council and forums debating feed grain policy are more appropriate places for these representatives. This is particularly true if the act continues to pay all of the transport assistance to the railroads and provides for review of the livestock concerns in the 1985/86 period. However, if in the judgement of parliament there continues to be a need for representing feed users, we note that prairie users of feed grain also draw on the handling and forwarding system and merit representation. In light of projected consumption of prairie barley, one might visualize representation of two to four feed users with at least one from the Feed Grain User's Council headquartered in Calgary and one from Quebec Feed Users. A third seat could be given to the B.C. feed industry and a final one for the Maritimes. In view of the projected decline in eastern movement of barley due to expanded corn production in Quebec and Ontario, we would question in the long term whether central and eastern Canada need two representatives on this transportation committee. The SGTC is essentially aimed at the performance and efficiency of forwarding western grain.

PRODUCER CARS

Many of the specialized barley growers in our association use producer cars to market their canola (and thereby gain pricing premiums now available only to grain companies) and to service non-board barley market at Thunder Bay. We are concerned that the draft act in clause 17(d) opens up the possibility of the producer car right being further eroded as a result of the

grain companies influence on the Senior Grain Transportation Committee. With the severe drop in competition among handling companies since 1950, producer car right is even more important today as an instrument of marketing conduct wherein the farmer can bypass expensive elevators and the near monopoly grain firms to capture market opportunities in the terminals and feed markets beyond. Our negotiators at the Gilson table and in the Central Coordinating Agency Task Force acknowledged that other sectors to the industry had concerns about producer cars and knew that it would be under review, yet since those deliberations, other elements to the package have been eroded to the extent we no longer trust the SGTC as proposed to review producer cars. For example the "quid pro quo" to allowing the SGTC to review producer cars was that in clause 17(1)(e) the committee would review rail car allocation procedures with a view to reducing unnecessary regulation. We note that someone has changed the intent to a mere study "identifying" unnecessary regulation. A second erosion to the Gilson package was the insertion of undue notice periods of seven months prior to rate reductions (clause 45(1)(c) and the prohibition until 1986/87 of most rate reductions associated with efficiency introductions. Hence the additional regulatory constraints to rate reduction assure us that farmers may need to increasingly use producer cars if they are to provide system efficiencies to help offset the rising costs of freight. The final straw which broke the back of our willingness to examine producer cars has been the recent outcry by some elevator companies when the Canadian Grain Commission gave notice of its intention to increase the allocation to producer cars from five percent to seven percent. The attempt since June of some grain

handlers, who claim to represent farmers, to limit this producer freedom make us very suspicious of giving them a voice over the producer cars.

RECOMMENDATION: That clause 17(1)(d) regarding review by the SGTC of producer cars be removed from the bill. Authority over producer cars is more appropriately left with the Canadian Grain Commission.

In light of other amendments to the bill inhibiting deregulation and reduced rail rates, the Canada Grain Commission should be asked by the Minister of Agriculture to double the allocation of producer cars from five percent to ten percent of any cars allocated to a commodity. This allocation maximum should be open for an increase if the safety net protection clauses come into play and should not be reduced at least until shorter notice (than seven months) and full freedom to introduce cost reducing incentive rates are permitted by the act.

Your amendment of the bill as above will protect the producer car right. Since producer cars act as a competitive threat to high cost elevator and thereby through the threat bring about innovation and cost reductions in partnership with the railroads. Therefore your direction to permit the Grain Commission expanding producer cars will give farmers a greater opportunity to cope with inflation and perhaps lead to lower costs for the federal treasury.

INNOVATION FLEET

The absence of producer choice on method of payment and the high level of regulation in the existing system require, in our opinion, that government use its purchases of new hopper cars to the year 1985/86 as an engine of innovation in the forwarding of grain. At least 2500 hopper cars will be purchased in the period before the 1985/86 review and could be effectively used by the Grain Transportation Agency to foster innovative car movement from certain country branchlines, inland terminals, or other origins. This fleet would show government leadership in generating a more efficient system and be a tool for leveraging less government exposure to cost inflation above six percent during the latter part of the decade. If costs and experience were fully monitored, results of this innovation fleet could be of great value during the review of 1985/86.

In earmarking the 2500 cars, we're not suggesting segmenting specific cars but rather a weekly allocation to the innovative grain handlers from the available fleet in proportion to the car cycle associated with their innovation. This would enable preservation of one fleet which the Wheat Board and railways desire. Thus, if 1250 cars are in the innovation fleet at the outset, divided amongst ten projects equally, and moving at a car cycle of ten days rather than the 19 day average, the innovative firms would, every ten days receive 125 extra cars. We're suggesting that in no way should these cars be allocated in proportion to the historical business or market share.

The innovation fleet should be an instrument to encourage competition between grain firms. Cars could be allocated perhaps in proportion to the price paid to farmers in the area served. Insofar as some of the large grain companies on the Senior Grain Transportation Committee may seek to dominate the use of this fleet, the Administrator and a sub-committee of the duly elected independent producers (six in total if our amendments are accepted) should develop criteria for the use of these cars.

RECOMMENDATION: A new paragraph 6 to section 33 be added to the act and worded approximately as follows: "The Minister shall allocate all government cars purchased after passage of this act to a special INNOVATION FLEET. The cars will be allocated according to their contribution towards new forwarding systems and higher returns to grain farmers. Guidelines for car allocations will be developed by the administrator and a sub-committee of the Senior Grain Transportation Committee including the three producers elected by province and the three producers elected by commodity groups. Car allocation will not be bound by historical market shares under the Bracken formula and may not be subject to a normal Canadian Wheat Board block shipping system. The administrator will be responsible for the day-to-day allocation of these cars from the available fleet."

COST - REDUCING INCENTIVE RATES

Our Association is concerned that, with payment of government monies to the railroads, pressure for institutional introduction of efficiency measures by the Senior Grain Transportation Committee will be insufficient to bring about a lower cost system to move our barley. Furthermore, amendments to the Gilson intent regarding freedom to negotiate lower, incentive rates (so called variable rates) have been levered into the act. As a result, the legislation has weakened the probability of greater productivity by either institutions (GTA) or individuals (through freedom to negotiate lower rates).

Both the farmer and the federal taxpayer may end up paying a much higher cost by 1990/91 than is necessary, unless certain small changes to the act are made. More specifically we are concerned with section 45 and 47. Whereas the rest of the rail shippers under the National Transportation Act can receive lower rates with only one day's notice, under section 45(1) (c) farmers will have to wait seven months for cost reducing innovations to be reflected in a rate and then such decisions can only take place once per year. Such regulatory lag for cost reducing technology can not be tolerated in a country seeking to be more competitive internationally!

RECOMMENDATION: That section 45(1) (c) be re-worded to say "the railway company, after the notice referred in paragraph (b) has been given in the manner prescribed by the commission, may include a lower rate in its tariff.

A further example of regulatory lag is paragraph 2 of section 45 which protects the elevator company from all but weekend or seasonal rates until the crop year 1986/87. We seriously question whether, given payments to the railroads, such protection is necessary. But to give time for our elevator firms to adjust we're prepared to let that caveat remain and thereby provide for a phase-in.

Section 47 appears to provide a tremendously broad role for the Canadian Transport Commission to disallow incentive rates and invite individuals and lawyers to contest many of the opportunities. Such a legal environment would thwart normal commercial innovation that has been so evident for sulphur, coal and other shippers. We would have preferred using section 23 of the National Transportation Act plus a new rates tribunal to settle differences between shippers unable to negotiate a rate break and railways. To improve the existing act we suggest:

RECOMMENDATION: That in section 47(1) the phrase "any person who believes on reasonable grounds that he will be adversely affected" be slightly altered to limit the opportunity for protest to "any shipper".

Delete from section 47(2)(b) the phrase "including the conditions relating to the extension of similar rights to other points".

Amendments to section 47 will provide a fair chance to the innovator so that only directly affected shippers can appeal. Without the threat of a CTC extending commercial negotiations to dissimilar situations, more innovations can take place.

The effect of these three small amendments, while technical, will be to provide a maximum of three month notice for rate reductions at any time during the crop year. This amount of regulatory lag is far in excess of the other commodity shippers but provides enough protection to some of the current well established grain co-ops. If the last amendment is not made, we fear that railroads will be unable and unwilling to provide rate breaks to reward cost reducing innovation that we're sure can be brought forward by elevators or terminals. In the name of saving future costs and leveraging innovation, please ensure the above three amendments are made.

PERFORMANCE GUARANTEES

It has been widely accepted that if the farmer and government are to pay they should ask for some performance guarantees from the railroads in return for additional funds. Our negotiators at Gilson argued that the only important measure to the farmer is an increase in his volume moved in synchrony with market opportunity - a measure of investment is of little importance to the farmer. Since all system participants affect volume throughput, the elevators, terminals and merchandisers should be partly responsible for and

rewarded by volume guarantees. Thus it is with concern that we note since Gilson the requirements for investment guarantees (section 29) have been increased and the requirements for volume assurances have been postponed (in sections 21 through 28) until after the 1985/86 review and further complicated by requirement of parliamentary agreement.

The Act reads as if government is going to require under section 29 more monitoring and authority over railway investment but we are suspicious the farmer will pay at least the first three of six percent of any bureaucratically induced investment costs. We can accept that monies directed at hopper cars and branchline rehabilitation merit specific review by the civil servants, we seriously question the intrusion of government into the day-to-day decision making or investment of the railroads.

At Gilson it was agreed that a review of the maintenance of branchlines (section 29(1)(c) was ongoing CTC function necessary to protect the branchline communities. Why does government possibly need the wider powers of section 29(1)(a)&(b)? Farmers don't appreciate governments snooping around in their investment decisions and we don't suspect that the railroads will either.

If unchanged, we suggest to you that elevator companies and federal civil servants will require an ever increasing rail investment in sidings, branchlines and equipment while the price tag is passed on to the farmer or taxpayer. Alternatively if shippers work out some efficiencies which could in fact reduce freight rates (rates have recently dropped in the United States), such reductions will be captured by government because of unnecessary investments elsewhere. If the farmer has to pay five times more for the freight he's looking for a very lean system and increased volume moved - not an ever increasing number of colourful cars and signs on capital works projects along railroad tracks.

RECOMMENDATION: Section 29(1) sub-sections (a) and (b) on investment guarantees be deleted unless the following recommendation is adopted.

Section 21 be amended to assure farmers that volume guarantees will be introduced in 1985/86 unless parliament stops them. We believe this amendment involves changing in sentence two of section 21(1) the word may to read "shall" and replacing "at any time" with "within three months".

We believe that sections 22 through 28 can remain as written and thereby leave parliament the opportunity to stop the introduction of volume guarantees. The intent of the above amendments is to provide a clear commitment to volume guarantee by 1986/87 unless experience until then, and the wisdom of our parliamentarians stop the introduction of such volume assurances. Should this act remain unamended, we suggest that it is a clear

reflection that the "big stick" theory advanced to support payments to railroads leads only to an expression of government interests in investments/jobs and cost whereas the original intent of the "big stick" was to also bring benefit to western Canadian farmers. As now drafted, the "big stick" of government would seem to only benefit those wanting jobs in the capital investment sector and provides nothing for income support to the volume oriented producer.

WITH AN IMPROVED BILL C-155, THE BARLEY GROWER CAN COPE

Earlier sections of this brief identified important amendments to the draft act which will better enable the handling and transportation system to realize greater incomes to the barley grower. If the above amendments are introduced and we therefore get a system more responsive to farmer requirements, we believe some of the following adjustments and changes will unfold enabling the individual specialized barley grower to cope.

Using Alberta government economic research on high performing farmers in a consensus research data program and a model built by KenAgra Management Services Ltd., we evaluated some of the coping strategies for a typical central Alberta barley grower during the period up to 1990/91. The example barley producer is assumed to begin in a situation as follows:

1. The farmer has a continuous cropping rotation in central Alberta with 60 percent in barley, 25 percent canola, 15 percent in wheat and no land in summerfallow.
2. The farmer receives the median level of grain prices during the 1970's with all costs and prices expressed in 1981 dollars.
3. The gross rail rate by 1990/91 (under a pay to railroads scenario) is 4.6 times the existing Crow rate and the farmer will receive no direct payment.

Using a simple computer model we then shocked his grain prices downward by the rise in the freight rate and estimated the effect on the farmer's returns over cash costs on this 1000 acres. Before statutory change the farmer's margin was \$106.50 per acre. This initial margin is given an index of "1.00" and all future freight rate changes and adjustments are measured against this index. For example by 1990/91, without any adaptation

farmers margin will drop by 17 percent (\$18/acre) to give an index of 0.83. At first this is an alarming scenario popularized by the National Farmers Union, yet we anticipate the farmer and the system will cope and adjust in a changing and inflationary environment. Some of the possible adjustments by the farmer alone include:

1. Switching his rotation to lower the proportion in high tonnage barley and increase the acres in low tonnage canola or wheat.
2. Adjusting his level of summerfallow.
3. Increasing his yield per acre through improved varieties, fertilizer or chemical application, or changed cultural practices.

The model could not easily reflect improvements in farm marketing practices or the use of the truck to re-coup farm losses. The system of merchandisers, handlers, and railroads could also help the farmer to cope in an inflationary freight rate environment by one of the following:

1. Grain prices could rise as a result of general inflation or additional effort by merchandisers like the Canadian Wheat Board to get a higher price from the market.
2. Railroads, elevators, terminals, and the Wheat Board could increase their productivity and thereby offset some of the inflation in not only rail but also other system costs.
3. The discounted local barley price could rise to equal the export price as a result of growing livestock demand for feed barley and/or a very responsive export sector in clearing inventories of feed grain.

The price rising of points 2 and 3 are only likely if the Freedom of Choice amendment is introduced and providing appropriate changes to domestic feed grain policy are made.

Using the model we can quantify how much of some of the above strategies are necessary to return the farmer's returns over cash costs back to the base level of 1.00 after the legislation first knocked him down to 0.83. The farmers cash costs would return to 1.00 if one of the following individual or system improvements happened:

1. The farmer's yield increased by another 1.1 percent per year.
2. The price of grain went up by one percent per year between now and 1990/91.
3. The system became 2.7 percent more efficient and productive.
4. Both annual productivity in farm yield and system costs improved by 0.7 percent.

This level of yield increase is not unreasonable since Canada Grains Council and other studies have verified that the farmer can produce enough to meet Wheat Board export targets. Agriculture Canada freight rate increases due to volume assume 40 billion tonnes by 1990/91 which implies an annual increase in yield of three percent per year when we are only currently increasing yields at 1.5 percent per year. In other words if barley growers must allocate about 1.1 percent yield increase to freight to buy service for Wheat Board target exports, our research leaves the barley grower with his current 1.5 percent annual productivity to cover inflation and an additional 0.4 percent yield increase to cover incremental inflation over and above rail cost changes (i.e. $3.0 - (1.1 + 1.5) = 0.4$ left). The second system adjustment of a one percent rise in grain prices does not seem unrealistic since over the last few decades to 1981, grain prices rose at an average trend of about four percent per year.

If there is no option for the producer to choose how his freight entitlement is paid and if it all goes to the railroad, we doubt that this 2.7 percent rise in system productivity necessary to overcome all the rail inflation will take place.

At the outset of this submission we identified the unique vulnerability of the barley grower to the Method of Payment question. This model quantifies that issue.

Paying the Crow benefit only to the railroads could further discount the price the barley producer gets for his barley from the domestic market relative to the export market because the livestock sector becomes increasingly uncompetitive in bidding for barley. Later in the decade the full \$20 per metric tonne rail subsidy to the railroads takes affect and the railroads are more aggressively performing their exporting function. During the seventies the livestock sector on average paid \$6.15 per tonne less than the export sector and thereby were able to compete better in the North American meat market at the expense of the barley growers' Crow benefit. If through payments to the railroads the livestock sector is increasingly uncompetitive it will drop the price that it can effectively pay to the barley grower in the limit to \$20 per tonne. The barley producer will respond to this \$20 discount in the domestic market in one of three ways. First he'd likely reduce barley acres since half of his production is sold locally, this could contract the export markets for lack of barley supply. Secondly the farmer will try to demand a higher price from the cattleman and in fact get something between the full \$20 discount and a price equivalent to the export market. Finally the rational barley producer will attempt to export all of

his barley to obtain the highest price as a result of the railway subsidy. Compared to his pre-statutory change income, the higher prices for exporting all his grain will improve our model farmer's returns by two percent to a margin of 85 percent of the level before Crow change.

In summary, there are various individual and system wide coping mechanisms that will happen in a dynamic and responsive system during the 1980's. The barley grower is particularly vulnerable to the pricing and quantity demanded by the livestock sector which could be disadvantaged by as much as \$20 per tonne if federal subsidies are only paid to the railroads.

TRANSPORTATION AND FEED GRAIN POLICY

Should amendments to the act not include Producer Choice on Method of Payment and the above amendments aimed at creating a responsive and lean system, the barley grower must face the difficulty of finding alternative uses for his land or seek significant changes to the Feed Grain Policy. Insofar as few special crops have the agronomic characteristics to grow profitably in the "n" shaped area of the prairies particularly adapted to barley, the barley grower is quite limited in his alternative land uses. Should the livestock sector be static or declining, even the forage land will need other crop uses.

In the worst case scenario of only payments to railroads and nothing for the hog and livestock industry in western Canada, our Association, would for survival, seek important regulatory changes in the Feed Grain Policy. First the highly stressed barley grower would need complete removal of quotas in the non-board market. Such unfettered movement into the domestic markets may return slightly higher prices or certainly higher cash flow than under the current quota-constrained domestic system. Our Association has always felt that a return to the space allocation system for non-board grain would more closely meet the needs of both barley growers and feed grain users in all regions of Canada. In addition, Western Barley Growers Association would argue more strongly for removal of the corn formula to enable barley growers to realize somewhat higher barley prices especially in years of ample corn supply or short barley.

CLOSING COMMENTS

We have tried to highlight and explain our concerns about Bill C-155 as clear as possible. If any points need clarification, we are available for questioning. Thank you.

APPENDIX 'TRPT-67'

ALBERTA SOFT WHITE SPRING WHEAT GROWERS
ASSOCIATION

President: A.E. Eckert, Box 55, Duchess, AB.

Vice-President: H. Unruh, Box 297, Vauxhall, AB.

July 22, 1983

Ms. SirPaul
Room 514
180 Wellington St.
House of Commons
Ottawa, Ontario
K1A 0A6

To: The Commons Transport Committee

The board of the Alberta Soft White Spring Wheat Growers Association has been and continues to be interested in the Western Grain Transportation question. We have submitted briefs, both federally and provincially earlier, and would not appreciate an opportunity to take part in the public hearing to be held in Edmonton August 2 and 3.

The board of the Alberta Soft White Spring Wheat Growers Association represents the majority of irrigation farmers in Western Canada. At present approximately one-third of the million or so irrigated acres in Alberta are devoted to the production of soft white spring wheat. This wheat is used both domestically and for export, making the transportation question very important for the producer. It is also an expanding industry, having grown substantially over the last number of years. The members of our association are extremely interested in the outcome of the western grain transportation question and would like to be included in the discussions.

Today we heard from Mr. Pepin's office and were informed that in order to have an opportunity to appear at the public hearings, a brief would have to be submitted to Ottawa outlining our position. We were not aware of this, but are pleased to do so. Some of the points were covered in our letter of July 5 to the honorable minister. Enclosed you will find a brief from our association outlining our views and concerns on the transportation issue.

We thank you for your consideration and hope to hear from you shortly.

Sincerely,

A.E. Eckert, President
(Original signed)

cc. Don Mazankowski, M.P.

Brief for the Commons Transport Committee

Following are some of the views and concerns of the board of the Alberta Soft White Spring Wheat Growers Association in relation to the Western Grain Transportation Bill.

- 1) We believe the crow benefit payment must be made largely to the producers rather than solely to the railways. The Gilson report recommended this and we were in support of it then. We feel producer payment would result in more efficiencies in the transportation system being implemented more quickly; something that is very badly needed. It would also give producers a chance to look at other options for the movement of their product. We have been pleased with the movement of our grain recently but believe this was due partly to the slow economy in other sectors of the industry using rail transportation and fear that once the economy picks up again grain shipments will suffer. The transportation of grain must be viable for both the producers and the railways. If the Gilson report is to be ignored, then we believe individual producers ought to be given the option of choosing which method of payment of the crow benefit they prefer. The Pools, who claim to be speaking for the producers, should have no problem with this if they are in fact speaking for producers. Using this method would also give a true picture of what producers prefer.
- 2) The freight rate should be equal for all commodities. It costs the same to transport one railroad car regardless of which product it is carrying (refrigeration excepted). Therefore substantial freight differences for various agricultural commodities are unjustified.
- 3) The limit of 31.1 million tonnes per year is a deterrent for increased production. We need incentives for higher volumes--not penalties. Therefore the ceiling needs to be removed.
- 4) There should be review provisions beyond the 1985-1986 year. A policy with such impact as this one on the agricultural community needs to be reviewed periodically (for example--every three years).
- 5) The Senior Grain Transportation Committee needs to have adequate regionally elected producer representation. It is most questionable whether grain company representation should be considered producer representation at all. We strongly object to having any less than the three producer representatives and feel if anything, more producer representation would be appropriate. With the influence and power that

this agency will have on the agricultural industry, it is imperative that the producer be given his fair share of representation.

- 6) The freight rates must be related to the producers ability to pay. The proposed plan for producer protection must be maintained.

Respectfully submitted,

(Original signed by)

A.E. Eckert, President

APPENDIX ' 'TRPT-68' '

Brief to the House Committee on TransportationRegarding Bill C-155

The Canadian Chemical Producers' Association (CCPA) appreciates this opportunity to express its views on Bill C-155. CCPA represents sixty-three manufacturing companies which produce more than 80% of Canada's total output of industrial chemicals and synthetic resins. CCPA defines the chemical manufacturing industry as comprising manufacturers whose principal activity involves the chemical transformation of basic hydrocarbon and mineral resources promoted by a chemical, thermal, electrical or catalytic process. With an annual output valued at over \$9 billion, the industry directly employs 30,000 people. A brochure describing the Association and listing its member companies is enclosed for your information.

The fastest growing portion of this industry is the petrochemical sector which has invested heavily in world-scale plants, with expenditures averaging in excess of \$1 billion annually over the last five years. Most of this new investment has taken place in Alberta.

In 1980 approximately 1,000,000 tonnes of petrochemicals were shipped through the Canadian Rockies for export. These western export shipments had a value of about \$400 million. Between 1981 and 1983 the production capacity for petrochemicals has almost doubled. Alberta now has the capacity to produce over 5 million tonnes of chemicals so the total available for export is significantly higher.

By 1985 exports through the Rockies are expected to increase to 2 million tonnes with a sales value of over \$1 billion. By 1990 production has been projected to be 8-10 million tonnes with 5-6 million tonnes being shipped through the Rockies, realizing \$2 billion in export sales. These estimates take account of the scaling down of the planned investment program for Alberta which occurred because of the recession. It is anticipated some of the suspended projects may be reactivated within the current decade, in which case the figures cited above could be even higher. In any case, the result will be a much larger export surplus for petrochemicals and a significant contribution to Canada's overall trade balance.

The investment planning cycle for petrochemical projects is very long. From the initial corporate approval to the final start-up of the new facilities takes approximately five years. This period covers the engineering, regulatory approvals, construction, training, etc. A decision made today which changes the investment environment will impact on potential new petrochemical production commencing in 1988.

There are important economies of scale in petrochemical production. To achieve them, the capacity of Canadian plants has greatly to exceed that required to serve the available Canadian market, and the excess over Canadian requirements must be produced and exported. International petrochemical markets are extremely competitive, and the viability of the entire project will be in jeopardy unless Canadian exports can be priced to meet that competition.

In addition to price, a very important factor in obtaining export sales contracts for petrochemicals is to gain recognition that this country is a reliable long-term supplier. The concern raised most frequently by current or prospective foreign customers is the limited rail capacity through the Rockies. Unless shipping deadlines can be guaranteed, less favourable terms to Canada have to be accepted or only "spot" sales may be possible on an as-needed basis. Obviously, project planning is more difficult when sales volumes and prices are heavily dependent on the vagaries of short-term market conditions. If such a situation became prevalent, this country's ability to undertake new projects would be seriously weakened.

Expansion of the western rail capacity has been delayed due to the mounting losses by the railways, largely due to the handling of grain. These losses have severely reduced the ability of the railways to invest in expanding facilities. The government's proposal seeks to correct the problem by means of changes in rates and other payments. This action will make it possible for the railways to borrow the funds needed to expand their facilities through the Rockies. The chemical industry takes no position on how these funds should be distributed. Its major concern is that an effective and comprehensive solution to rail capacity be achieved within the time frame required by market opportunities. The government program appears to provide assurance of such a result. CCPA supports the proposed action, and urges others to assist in ensuring implementation on an urgent basis of the legislation to accomplish this.

July 20, 1983.

APPENDIX ' 'TRPT-69' '

2 August, 1983

BURNS FOODS LIMITED

BRIEF

to the

House of Commons Transportation Committee

Crow's Nest Pass Freight Rate

Proposed Legislative Changes

Burns Foods Limited is the second largest food processing company in Canada. Through its subsidiary, Burns Meats Ltd., it operates four meat packing plants in western Canada and a number of meat distribution branches. The company is therefore vitally concerned with the supply of cattle and hogs in the three prairie provinces. That supply has been gradually jeopardized over the past five years by the rising cost of feed grains due to the effect of the low statutory Crow's Nest Pass freight rates.

The actual cost of transporting prairie grain to export terminals was at one time no higher than the statutory rates charged to farmers (grain producers). In recent years that has changed drastically as inflation has caused substantial increases in railway costs. Today the farmer pays no more than one fifth of the actual freight cost.

This means that the grain farmer receives, back at the farm, an artificially high price for his grain. He gets the export price at seaboard less an artificially low freight cost. Therefore he will sell all his feed grains to the export market unless the live stock raiser pays him the artificially high export price. The live stock raiser is forced to do so.

The original proposals for legislative change of the statutory rates would require a gradual rise in freight costs to the grain farmer. This would mean a gradual reduction (in a relative sense) of feed grain costs to the live stock producer. But, there would not have been a simple transfer of profit from grain farmer to live stock farmer. The original proposals provided for a substantial subsidy to the grain farmer to compensate for the rise in freight rates. And, the ensuing transportation improvements would be of great benefit to the grain farmer, especially in the areas of greater capacity and more

flexible delivery systems. Farmers could also expect grain prices to rise, offsetting freight rate increases.

These proposals have not been deleted from the legislation. In effect there will be no rise in freight rates and therefore no subsidy to the farmers. Any subsidy will go to the railways with no assurance that the subsidy will provide adequately for the future transportation needs of the west. The anachronistic system of branch lines and country elevators will stay in place, a costly structure compared with the states to the south where a small number of strategically located terminals are served by a combination of rail and truck. The modern efficiency of truck transport is denied to the prairie grain farmer under the present freight rate structure.

The consequences for the raising of live stock in the western provinces will be direct and significant. High feed grain costs will discourage live stock production and the prairie provinces will gradually devote themselves to grain only, a non-value-added commodity which does nothing for the development of an agribusiness economy. Indirectly the meat packing industry, which has 5,000 employees in Alberta alone, will decline. This is very serious because of the direct employment, and the employment generated in the thousands of western firms which supply the meat packing industry. There is no hope whatsoever of any new investment in the industry. On the contrary, the industry is already in a state of decline, and this will hasten the process. Those companies which own meat packing facilities in the west will look elsewhere for expansion, probably to the United States.

It is our understanding that the federal government has changed its mind on the legislation because of pressures from the Saskatchewan and Manitoba Wheat Pools, and from agricultural interests in the province of Quebec. The Wheat Pools of course are opposed to any change because their business is the export of grain, not the sale of feed grains. If freight rates changes are made the country elevator system is endangered, but surely the Wheat Pools, like most other industrial enterprises, can adapt and cope with change. Change is the essence of today's world. We cannot fault the Wheat Pools for defending their own interests, but we do fault the federal government for bowing to media and Pool pressure and also for placing votes before the best interests of the country. Mr. Pepin is to be commended for the statesmanship of his original proposals. We also fault the Conservative Party for not taking an enthusiastic stand in support of Mr. Pepin.

The federal government was probably influenced most by the pressure of Quebec interests. It is unfortunate that the agricultural community in Quebec has been misinformed and inadequately informed. They have been frightened by one-sided Wheat Pool propaganda, when indeed they have nothing to be concerned about. Nothing in the original proposals would have harmed the Quebec live stock industry. It would have continued to receive the same benefits as now. A gradual growth of the western live stock industry would have been paralleled in Quebec. Now the Quebec industry may face the fact that the western provinces will take steps to defend their live stock and meat

packing industries, and public reaction may result in lower subsidies and other benefits to Quebec agriculture.

Burns Foods Limited urges that the original legislative proposals be reinstated. This is of the utmost economic importance to western Canada and to the whole issue of Canadian unity.

A. J. E. Child

APPENDIX ' 'TRPT-70' '

L.K. RESOURCES LTD.

SUBMISSION ON BILL C-155 TO THE HOUSE OF COMMONS STANDING COMMITTEE ON
TRANSPORTATION

L.K. Resources Ltd. welcomes the opportunity to present our views on Bill C-155 to the House of Commons Standing Committee on Transportation. Resolution of the Crow Rate issue is of vital importance to the future of agriculture in Western Canada and, ultimately, Canada as a whole. We commend the Federal Government for tackling this complicated and highly controversial matter. However, we are very disturbed by the direction in which this legislation is heading and are totally opposed to Bill C-155 as it is currently written.

The beef cattle industry is an integral part of Prairie agriculture, especially in Alberta. The sales of beef cattle represent nearly 40% of total farm cash receipts in the province. Meat processing is one of Alberta's leading employers. In terms of value of shipments, it ranks second among the province's manufacturing industries. L.K. Resources Ltd. is heavily involved in Alberta's beef industry.

The agribusiness beef production division consists of integrated operations ranging from the grassroots ranch level to the preparation of product for retail and H.R.I. (hotel, restaurant, institution) outlets. The history of L.K. Ranches goes back to the late 1800's. Farm and ranch lands currently cover over 80,000 deeded and leased acres. Cash crops, such as wheat and barley, are grown annually. The silage and hay crops are used in LK's calf and cattle feedlot operations, and for feeding the breeding herd during the winter months.

The ranch has a beef breeding herd of approximately 1600 cows. Each year, top quality heifer calves are selected as replacement females for LK's own herd, as well as for sale to other commercial ranchers. The rest of the calves are placed in the LK calflot for grain feeding to slaughter finish.

The calflot and cattle feedlot have the combined capacity to feed over 20,000 head of cattle. LK buys large numbers of feeder cattle to supplement those raised on the ranch. Also, custom feeding services are provided for other ranchers and investors.

X.L. Feeds Ltd. in Bassano is a joint venture with Maple Leaf Mills Ltd. This operation processes the feeds used in the LK feedlots to finish

cattle for slaughter, as well as supplying full feed services to other livestock producers in the area.

X.L. Beef operates an efficient cattle slaughtering facility in Calgary. Beef carcasses are transferred to Montagne Meats for further processing. Also, sales are made to other major wholesalers in Alberta, B.C., Ontario and Quebec. X.L. Beef is currently slaughtering approximately 12% of the Alberta weekly beef kill.

Montagne Meats, Calgary, is a specialized beef processing operation. Carcasses are broken down into consumer cuts or boxed beef for sale to restaurants and retail stores. Product is shipped to all parts of Canada. Montagne Meats has also been developing export markets in the U.S. and other countries. This plant accounts for approximately 20% of the boxed beef output in Alberta.

In total, the Agribusiness Division will have sales in 1983 exceeding \$200 million. LK is an important player in Canada's beef business. Being involved in the full spectrum of beef production, L.K. Resources Ltd. is directly impacted by anything affecting Canada's beef industry. As well, the many companies and individuals which supply goods and services to our various operations would be affected. Thus, our deep concern over Bill C-155.

The entire beef industry, from cow-calf producers through cattle feeders to packers and processors has suffered severe economic hardships in the last few years. These difficult times have been caused by a variety of factors including price competition from other meat products, changing lifestyles resulting in changing eating habits, and diet consciousness, just to mention a few. It was the view of most people associated with the livestock industry that the changes in the Crow Rate structure as proposed by Dr. Gilson would have the effect of offsetting many of these market oriented problems and provide an economic environment which could have led to a regrowth in the Prairie cattle industry through the balance of this decade.

The decision of the Federal Government to pay the Government subsidy dollars directly to the railways totally destroys the prospect for the regrowth of the Prairie cattle industry. It seems unfortunate that this decision was based primarily on political rather than economic reasons. It has been estimated that by the end of this decade, there could be a further reduction of 60% in the livestock production of Western Canada. In the past five years, seven federally inspected packing plants in Alberta have ceased slaughtering cattle. Some closed their doors entirely. We could lose another one-half of our packing industry in the next decade. Alberta Agriculture has estimated that in the year 1990/91, if the railways are paid directly, the province will have a beef industry whose production is \$250--300 million less than would be the case if Dr. Gilson's solution were employed. At the same time, the loss in opportunity in value of shipments from Alberta packing plants is estimated to be \$420--590 million. These estimates do not take into account potential losses in production.

At a time when our Company was looking forward to a bright future in the beef business with expansion into new markets in the U.S. and other countries, this current piece of legislation would eliminate most of the growth possibilities that we visualize. Lower cattle production will lead to less meat processing activity. Capital investment for expansion and modernization of cattle producing and beef processing operations will be lost. This will mean lost productivity, lost jobs, and lost economic activity.

In conclusion, L.K. Resources Ltd. is opposed to Bill C-155 in its present form. As a bare minimum, the "freedom of choice" option should be adopted, incorporating the "Double 80" solution. Freedom of choice is a basic democratic right. The "Double 80" solution appears to be a fair method of determining individual producer's entitlement. Legislation in this direction would allow farmers to choose the method of payment of the Crow benefit. It would give farmers better control of their future by allowing them to make their business decisions based on the realities of economics and the efficiencies of production, handling, transportation, processing and marketing alternatives. Crow reform must ensure that no undue or unnatural advantage is provided for any one sector or agriculture or any one part of the country over another. L.K. Resources Ltd. is of the opinion that resolution of the Crow Rate issue with the "freedom of choice" option and the "Double 80" solution would give agriculture in Western Canada a promising future and be of benefit to all of Canada.

Respectfully submitted,

L.K. RESOURCES LTD.

(Original signed by)

GERRY E. KAUMEYER
Vice Chairman of the Board &
Chief Executive Officer

APPENDICE «TRPT-56»

GOUVERNEMENT DE L'ALBERTA

PRÉSENTATION AU COMITÉ PERMANENT
DES TRANSPORTS DE
LA CHAMBRE DES COMMUNES

La Loi sur le transport du grain de l'Ouest,
Projet de loi C-155

AOÛT 1983

La véritable demande de l'Ouest n'est pas un privilège particulier, mais l'élimination d'obstacles inutiles à la croissance.

Peter Lougheed

juillet 1973

Ce que l'Ouest nous demande, à nous leur gouvernement, ce ne sont pas des subventions pour survivre. Ce n'est pas une charte pour voler de leurs propres ailes, sans égard pour l'intérêt national. Ce que l'Ouest désire, c'est plutôt d'être traité équitablement, d'avoir une plus grande possibilité de choix et de développement dans l'Ouest, et une chance de se développer tout en faisant partie d'un Canada qui en sortira plus fort et plus progressif. [TRANSLATION]

Pierre Elliot Trudeau

juillet 1973

TABLE DES MATIÈRES

INTRODUCTION.....

 Aperçu du secteur agricole

 Historique du Tarif réglementaire

 Événements qui ont mené au projet de loi C-155

OBJECTIFS DE L'ALBERTA.....

PROJET DE LOI C-155.....

 Insuffisance du projet de loi

 Distorsions de l'économie

 Système de transport des grains-- Investissements,
 rendement et efficacité

 Capacité de payer

 Révisions complètes

SOMMAIRE DES AMENDEMENTS PROPOSÉS.....

Annexe I

Annexe II

INTRODUCTION

Le gouvernement de l'Alberta est heureux que le Comité permanent des Transports se soit réuni à Edmonton, prêt à faire un réel effort en vue d'améliorer les perspectives de développement économique de l'Ouest canadien et de favoriser l'amélioration et la rationalisation du système de transport et de manutention du grain.

Bien que l'Alberta ait de nombreux débouchés intéressants, son économie fait face à un défi permanent, celui du transport. En plus de ne pas avoir d'accès direct à la mer, notre province s'en trouve plus éloignée que la plupart de ses concurrents mondiaux. Pour concurrencer efficacement, l'Alberta a besoin d'un système de transport qui soit le plus rationnel et le plus productif possible. Aucun autre défi n'a de telles implications pour l'Alberta ou l'Ouest canadien, et si celui-ci n'est pas bientôt relevé, des débouchés et les avantages économiques qui en découlent pourraient être perdus.

Aperçu du secteur agricole

Production primaire

Avec plus de 50 millions d'acres (20,2 millions d'hectares) de terre arable, l'Alberta possède environ 30% des terres agricoles du Canada et de nouvelles superficies de terre sont défrichées et mises en culture chaque année. On estime que de 10 à 20 millions d'acres supplémentaires (4 à 8 millions d'hectares) pourraient encore être mis en culture en Alberta.

En Alberta comme partout au Canada, la tendance est aux grandes fermes. La technologie moderne permet maintenant aux producteurs d'exploiter des fermes considérablement plus grandes qu'il y a 20 ans. De plus, la production agricole totale a connu une nette augmentation au cours de la même période. Les producteurs de l'Ouest ont récolté près de 20 millions

de tonnes de produits agricoles en 1961; en 1981, ce total s'était élevé à plus de 60 millions de tonnes et la part de l'Alberta à elle seule s'élevait à 24% du total canadien.

L'accroissement au niveau de l'élevage du bétail a aussi été significatif. La part de l'Alberta en ce qui a trait à l'élevage du boeuf et du veau a connu une nette augmentation de 1961 à 1981. Les éleveurs de l'Alberta possèdent près de la moitié des troupeaux de bovins de l'Ouest, soit le tiers à l'échelle nationale.

Par contre, la part le l'Ouest canadien, pour ce qui est de l'élevage du porc, a baissé de 48% en 1961 à 29% en 1981, et ce bien que le troupeau national ait augmenté de 320,000 têtes. L'élevage du porc en Alberta a connu la même baisse, sa part passant de 20% en 1961 à 12% en 1981 à l'échelle nationale.

L'exploitation agricole en Alberta est un secteur important aujourd'hui. L'Alberta et les agriculteurs canadiens sont présents sur les marchés mondiaux des céréales et sur le marché nord-américain du bétail. Les exportations de l'Alberta en produits agricoles primaires ont été estimés à plus de 2 milliards de dollars par année.

Secteur de la transformation

L'industrie de la transformation des produits alimentaires occupe la 3^{ème} place dans le secteur manufacturier de l'Alberta, participant pour plus de 3,5 milliards de dollars par année à l'économie de l'Alberta. La boucherie et le conditionnement de la viande représentent environ la moitié de cette valeur alors que les produits laitiers et les oléagineux y sont pour 10% chacun.

Les compagnies de conditionnement de la viande dominent avec plus de 80% de leur production expédiée à l'extérieur de la province. Un autre élément important de ce secteur de la transformation en Alberta est l'industrie des oléagineux qui transforme principalement le colza en huile et en farine riche en protéines. Bien que l'Ouest canadien exporte ces derniers produits à l'étranger, le Québec et l'Ontario constituent le principal marché de l'Alberta pour l'huile de colza.

Une plus grande capacité de transformation se développe graduellement dans la province. Toutefois, plusieurs compagnies n'ont pas les compétences techniques, financières et de gestion qu'ont les compagnies établies à proximité des grands centres urbains. Malgré ces handicaps, les compagnies albertaines fournissent des produits novateurs et de première qualité qui se retrouvent sur les marchés internationaux.

Historique du tarif réglementaire

L'accord du "PAS DU NID DE CORBEAU"

Dès 1849, un chemin de fer transcontinental était proposé pour aider à coloniser les prairies et unir le Centre et l'Ouest du Canada en une entité économique et politique. Lorsque la Colombie-Britannique s'est jointe à la Confédération en 1871, elle le fit à la condition qu'un chemin de fer soit construit entre les provinces de l'Est et la côte du Pacifique. C'était là l'impulsion nécessaire à la construction d'un chemin de fer transcontinental.

En 1881, le gouvernement du Canada concluait un accord avec le Canadien Pacifique à ce sujet; le Canadien Pacifique s'engageait à construire le chemin de fer transcontinental avant 1891 et à la maintenir en état d'exploitation par la suite. Dans le cadre de cette entente, on permettait à la compagnie de chemin de fer de tirer un revenu allant jusqu'à 10% de son investissement sans que le gouvernement fédéral n'exerce de contrôle sur ses tarifs de transport. Le chemin de fer fut terminé en 1885, en partie grâce aux subventions du gouvernement du Dominion ainsi qu'aux investissements privés du Canadien Pacifique.

À partir du début des années 1880, la région de Kootenay, en Colombie-Britannique, était connue pour ses richesses en ressources minérales mais leur exploitation avait été ralentie à cause de problèmes d'accessibilité. La voie d'accès naturelle à cette région était Spokane, dans l'état de Washington. Le désir d'exploiter le potentiel économique de cette région associé à l'appréhension quant à l'influence potentielle américaine créèrent des conditions propices qui permirent au gouvernement fédéral de subventionner la construction d'une ligne de chemin de fer canadien jusqu'à cette région.

Le Canadien Pacifique reçut 11,000\$ de subvention pour chaque mille de chemin de fer construit entre Nelson, C.B. et Lethbridge, Alberta et accepta en contre-partie la fixation d'un tarif maximum pour une courte liste de marchandises établie par le gouvernement, ouvrant ainsi le chemin au règlement tarifaire général recherché par le gouvernement fédéral. Il s'agissait de l'accord du Pas du Nid de Corbeau de 1897. Cet accord stimula le développement économique régional et du même coup, le gouvernement fédéral prit un certain contrôle sur les tarifs du Canadien Pacifique, ce qui avait été spécifiquement écarté dans l'accord de 1881.

L'accord de 1897 établissait plusieurs dispositions et obligations. L'établissement d'un plafond sur les tarifs pour certaines marchandises en direction de l'ouest et une réduction de .03¢ le quintal sur le grain et la farine en direction de l'est, et ce de tous les points à l'ouest des Grands Lacs, étaient de toute première importance. Le Canadien Pacifique réduisit donc le tarif pour le grain et la farine au cours des deux années suivantes, la dernière réduction prenant effet en septembre 1899.

Les tarifs du Pas du Nid de Corbeau firent presque immédiatement l'objet de changements. En réponse à des tarifs moindres pour le grain de la part du Canadian Northern Railway, le Canadien Pacifique réduisit ses tarifs de .04¢ le quintal en-dessous du plafond prescrit par l'Accord. En 1918, le gouvernement fédéral permit au Canadien Pacifique d'augmenter ses tarifs au-dessus du maximum prescrit en vertu de la Loi des mesures de guerre. Après la guerre, une inflation rapide conduisit le gouvernement fédéral à laisser augmenter le tarif du transport du grain et de la farine.

Le tarif devient réglementaire

La récession de 1921 entraîna une énorme baisse des prix du grain, et les provinces de l'Ouest en vinrent à demander un retour aux conditions de l'Accord du Pas du Nid de Corbeau. Malgré le peu d'empressement du Canadien Pacifique à réduire ses tarifs, le Parlement réaffirma la validité de l'Accord. Les tarifs du Nid de Corbeau furent remis en vigueur en 1922, à l'exception des tarifs plus élevés pour les marchandises à destination de l'ouest qui restèrent en vigueur jusqu'en 1924.

Le Canadien Pacifique fit alors des démarches pour que les tarifs du Pas du Nid de Corbeau ne s'appliquent qu'aux endroits qui existaient au moment de l'Accord de 1897. La Cour Suprême du Canada accepta ces doléances, mais le gouvernement fédéral en considéra les implications comme politiquement inacceptables. Ainsi, le parlement légiféra en 1925 pour rendre réglementaire les tarifs du Pas du Nid de Corbeau en vertu de la Loi sur les Chemins de fer et étendit leur application à tous les chemins de fer et pour toute destination, des Prairies aux Grands Lacs. Les tarifs du Pas du Nid de Corbeau étaient devenus le tarif réglementaire.

D'autres changements devaient survenir. Les expéditions passant par Vancouver devinrent admissibles au tarif réglementaire en 1927 et celles passant par Churchill le furent en 1931. À diverses occasions depuis, la liste des marchandises transportées en vertu du tarif réglementaire s'allongea. La plus récente addition date de 1961 lorsque le colza (canola) fut défini comme un "grain".

Ces additions décousues entraînèrent nombre d'anomalies dans la structure actuelle du tarif réglementaire. Ces anomalies comprennent les différents coûts pour expédier les graines oléagineuses non-traitées comparé à ses produits finis et ceux concernant l'expédition de la farine de graines oléagineuses à destination de l'est jusqu'à Thunder Bay comparé à son expédition vers l'ouest jusqu'à Vancouver. Il y a aussi différents coûts de transport pour l'expédition d'autres céréales. Le tarif réglementaire contient au moins 330 anomalies de tarifs de transport, c'est-à-dire qui n'ont aucun lien avec la distance.

Révision du tarif réglementaire

Au fil des années, les effets du tarif réglementaire sur l'économie des Prairies ont fait l'objet d'examen considérables. La Commission royale MacPherson de 1958 découvrit que le chemin de fer perdait de l'argent à transporter des céréales au tarif réglementaire. La Commission recommanda que le gouvernement fédéral maintienne le tarif réglementaire dans l'intérêt public mais qu'il accorde une subvention aux chemins de fer pour compenser les pertes subies. Bien que toutes les recommandations de cette commission

n'aient jamais été appliquées, le gouvernement en adopta une, à savoir celle portant sur une subvention pour les lignes sur lesquelles les chemins de fer perdaient de l'argent.

Des études ultérieures de Hall et Snavely confirmèrent que les revenus des chemins de fer n'étaient pas suffisants pour couvrir les coûts de transport du grain. La Commission Hall ne prit pas seulement en considération les pertes financières des chemins de fer. En plus de recommander une subvention aux chemins de fer pour le transport du grain, la Commission recommanda de subventionner le transport des produits finis de l'Ouest de façon à annuler les distorsions et effets décourageants que le tarif réglementaire avait sur les industries de transformation dans le secteur agricole. À cause de son coût très considérable, cette recommandation ne fut pas acceptée par le gouvernement fédéral.

Problèmes d'investissement dans les chemins de fer

Pendant ce temps, les chemins de fer n'acceptèrent pas passivement leurs pertes sur le transport du grain. Jusqu'aux années '50, ils avaient démontré peu d'intérêt à rationaliser leurs réseaux de voies secondaires. Toutefois, l'augmentation des coûts força les chemins de fer à considérer des mesures d'économie, et parmi celles-ci l'abandon des voies moins utilisées.

Bien que le gouvernement fédéral ait accepté la recommandation de la Commission MacPherson en versant une subvention pour l'exploitation des voies secondaires, les réinvestissements à ce niveau furent minimes et ces lignes se détériorèrent. Cette situation finit par entraîner l'introduction, en 1977, d'un programme du fédéral pour remettre en état ces voies secondaires. Malgré cela, la capacité des chemins de fer à servir efficacement l'industrie agricole de l'Ouest canadien était en déclin régulier.

Cette détérioration du service causée par un manque d'investissement des chemins de fer dans leurs lignes secondaires fut encore aggravée par le manque d'investissement au niveau du matériel remorqué. Au fil des années, la situation devint si grave que le gouvernement fédéral, et plus récemment les gouvernements provinciaux de l'Ouest, furent forcés d'acheter des wagons-trémies pour le transport du grain.

Les derniers dix ans ont vu une explosion de l'activité économique dans l'Ouest canadien. Celle-ci s'est fondée principalement sur l'exploitation des ressources telles que le pétrole brut et le gaz naturel, les sables bitumineux, les marchandises agricoles, le charbon, le soufre, les produits pétrochimiques, la potasse et les produits forestiers. De telle sorte que lorsque l'Ouest eut besoin d'une capacité accrue de la part des chemins de fer pour effectuer le transport en vrac de ces marchandises, le système s'est révélé inadéquat. Et la perspective qu'il faudrait rationner la capacité de transport des chemins de fer entre les usagers devint très plausible. C'est cette perspective, et la réalisation que le développement économique ne pourrait se poursuivre sans un système de transport ferroviaire adéquat et efficace, qui stimula la volonté de renégocier la structure du tarif réglementaire.

Les événements qui ont mené au projet de loi C-155

La Commission Snavely

En 1975, le gouvernement fédéral forma une Commission d'enquête pour mener une analyse indépendante des coûts du transport du grain et des produits céréaliers dont les tarifs étaient établis par des lois fédérales. Les conclusions de la Commission furent que les revenus des chemins de fer provenant du transport du grain n'étaient pas suffisants pour couvrir les coûts variables.

La Commission Hall

En même temps que la Commission Snavely, le gouvernement fédéral annonça la formation d'une commission destinée à examiner, évaluer et faire des recommandations sur le sort de certaines voies secondaires. Interprétant son mandat dans son sens le plus large, le juge Emmet Hall examina tout le système de manutention et de transport du grain. Alors que l'objectif premier de la Commission était la question de l'abandon de voies secondaires, les membres de la Commission établirent l'insuffisance des revenus des chemins de fer et l'existence de distorsions au niveau des industries de transformation qui découlaient du tarif réglementaire.

Le Programme énergétique national

Un des premiers objectifs du Programme énergétique national était d'accaparer une plus grande part des revenus du pétrole et du gaz pour le gouvernement fédéral. En contre-partie, le gouvernement fédéral s'engageait à s'occuper tant des richesses et défis particuliers de l'Ouest que des sujets de préoccupation de cette région délaissés depuis longtemps. Le gouvernement fédéral indiqua qu'une part importante de ses interventions impliquerait le financement d'améliorations au niveau de l'infrastructure, du développement industriel et de programmes de diversification agricole. L'objectif était de favoriser le type de croissance diversifiée que les populations de l'Ouest désiraient voir s'instaurer dans leurs provinces.

Les réunions du "WESTAC" et de l'Association charbonnière du Canada

En 1981, le "Western Transport Advisory Council" et l'Association charbonnière du Canada ont tenu des réunions pour discuter du manque imminent au niveau de la capacité du transport ferroviaire. Ces groupes en vinrent à la conclusion que d'ici 1985, les chemins de fer seraient dans l'incapacité de transporter les volumes prévus en direction de la côte ouest à cause de leur sous-investissement dans l'infrastructure. Ceci fut associé aux revenus insuffisants que les chemins de fer recevaient pour transporter le grain. On reconnut que cette situation pourrait entraîner l'établissement de priorités dans le transport ferroviaire. Il serait alors probable que les grains transportés au Tarif réglementaire se retrouvent non-prioritaires et la réputation de fournisseur sûr dont l'Ouest canadien jouit sur les marchés mondiaux des céréales serait en danger.

La déclaration de principes de février 1982 du gouvernement fédéral

Les discussions au sein des organismes agricoles de l'Ouest à propos des implications d'un changement du tarif réglementaire furent perçues par le gouvernement fédéral comme une indication que le temps était au changement. La déclaration de principes de février 1982 énonce certains principes auxquels un nouveau tarif réglementaire devrait s'efforcer de répondre. Monsieur Clay Gilson fut nommé à cette occasion par le

gouvernement fédéral pour faire des consultations auprès des groupes agricoles de l'Ouest et des chemins de fer sur la meilleure façon de satisfaire à ces principes. À la suite de rencontres à Winnipeg avec les organismes agricoles et les chemins de fer, le docteur Gilson soumit des recommandations détaillées au ministre fédéral des Transports en juin 1982. Les recommandations du Dr. Gilson représentaient un compromis de taille pour la plupart des organismes agricoles.

Initiative pour un transport amélioré dans l'Ouest

Le 1^{er} février 1983, le ministre fédéral des Transports annonçait la publication d'un document intitulé "Initiative pour un transport amélioré dans l'Ouest" en ces termes:

"Le gouvernement s'attend à ce que ses décisions donnent une bonne impulsion au développement économique des années '80 à la suite des initiatives suivantes:

1. Programmes d'investissement importants des sociétés ferroviaires découlant du nouveau système destiné à les dédommager pour le transport des grains;
2. Diminution des distorsions dans l'économie agricole de l'Ouest, ce qui devrait stimuler les activités de transformation, la production du bétail et la diversification des cultures;
3. Mesures supplémentaires destinées à promouvoir le développement agricole dans tout le Canada et de permettre aux industries et aux producteurs de l'Ouest de profiter des occasions offertes par l'expansion considérable du réseau ferroviaire de l'Ouest."

Ce document ne répondait pas entièrement aux objectifs de l'Alberta mais fut toutefois considéré comme un premier pas nécessaire en direction d'une croissance agricole et d'un développement économique soutenus.

LES OBJECTIFS DE L'ALBERTA

Le gouvernement de l'Alberta est fermement engagé dans l'amélioration du transport du grain au Canada et à sa mise en marché.

Le gouvernement de l'Alberta a fait d'importants efforts pour améliorer le système en fournissant 240 millions de dollars pour financer les nouveaux silos à grains de Prince Rupert, acheter 1000 wagons-trémies destinés à tout l'Ouest canadien et acheter et rénover trois silos à grains du réseau ferroviaire intérieur. Associées aux initiatives fédérale-provinciales au niveau de la transformation dans l'industrie alimentaire, ces activités démontrent bien les efforts soutenus du gouvernement albertain pour améliorer la manutention du grain et les activités de transformation dans l'Ouest canadien.

La position du gouvernement albertain sur ces besoins a été la même au cours de la dernière décennie. Chaque proposition ou nouvelle initiative, le projet de loi C-155 y compris, a été évaluée à la lumière de la politique de transport du grain de la province et cette politique s'articule avant tout sur le besoin de résoudre le problème du tarif réglementaire. Les principes directeurs qui ont guidé la province dans l'élaboration de sa politique concernant la modification du Tarif réglementaire ont été:

- le maintien de l'allocation du Nid de Corbeau pour les agriculteurs;
- l'élimination des mesures décourageantes pour les activités de transformation;
- l'amélioration de la capacité du transport ferroviaire et de son efficacité;
- l'assurance de revenus suffisants pour les chemins de fer par rapport aux coûts pour transporter le grain;
- des formules tarifaires sous forme de lois et règlements.

Ces principes reflètent la nature complexe et multiple des questions qui doivent être considérées dans l'élaboration d'une politique globale du transport du grain. Une capacité de transport ferroviaire suffisante est essentielle aux objectifs de développement économique que le gouvernement albertain s'est donné. Toutefois, il y aura investissement

dans la mesure où les chemins de fer obtiennent des revenus suffisants. L'industrie de la transformation des produits agricoles de l'Alberta a besoin d'une structure tarifaire qui ne pénalise pas les produits agricoles à base de céréales au profit de l'exportation des grains non traités. Bien qu'il soit généralement accepté que les fermiers devraient payer une partie du coût de transport du grain, on ne doit pas exiger qu'ils abandonnent l'allocation du Nid de Corbeau.

Il y a une ressemblance remarquable entre les principes du gouvernement albertain et les objectifs de la politique du gouvernement fédéral. Les organismes agricoles à travers tout l'Ouest canadien en général ont accepté des critères comparables à tous ceux du gouvernement albertain. En particulier, les groupes représentant les producteurs non-agricoles, les organismes agricoles, les meuneries et les huileries ont reconnu que le tarif réglementaire constitue un handicap pour les industries locales de transformation.

LE PROJET DE LOI C-155

Dans ses déclarations de principes de 1982 et 1983 concernant le transport ferroviaire dans l'Ouest, le gouvernement fédéral annonçait des objectifs qui faisaient partie d'une politique globale de transport dans l'Ouest. Le projet de loi C-155 ne répond pas à ces objectifs.

Comme tel, le projet de loi C-155 comporte d'importantes lacunes qui l'empêcheront de satisfaire aux besoins de l'agriculture et du développement économique de l'Ouest canadien.

La première lacune de ce projet de loi, c'est qu'il ne comporte pas de grands principes directeurs ni d'énoncé de politique. Ces composantes doivent apparaître au projet de loi si nous voulons que les mesures particulières proposées dans le projet de loi soient pertinentes aux buts à long terme et que les résultats atteints soient sujet à une évaluation valable.

Deuxièmement, la plus grande lacune de ce projet de loi est qu'il n'aborde pas les possibilités de diversification de l'économie dans l'Ouest canadien. Il ne fait rien pour soulager ou corriger les distorsions et effets décourageants associés au tarif réglementaire. En fait, les produits non finis et les emplois continueront à être exportés à l'extérieur de l'Ouest canadien, et ceci est inacceptable.

En troisième lieu, le projet de loi C-155 ne tient pas compte de l'approche globale nécessaire pour résoudre les problèmes de transport du grain et les aborde plutôt de façon ponctuelle. Ceci est une mesure bouche-trou que la plupart des parties ont rejetée comme solution à long terme. Les fonds devraient être dirigés à deux fins: augmenter la capacité de transport ferroviaire et améliorer l'efficacité et le rendement du système.

Enfin, le projet de loi ne répond pas de façon adéquate aux sujets de préoccupation des producteurs en ce qui concerne leur capacité de payer. Les producteurs de céréales sont déjà coincés entre des prix à la baisse et des coûts à la hausse. Il est inacceptable d'exiger davantage d'eux. Il faut immédiatement protéger le producteur dans le cadre même de la loi.

En plus des lacunes fondamentales du projet de loi C-155, il y a aussi un certain nombre de questions d'ordre technique et d'omissions d'importance. Celles-ci sont documentées et discutées à l'annexe I. Les paragraphes qui suivent portent sur les principales lacunes du projet C-155.

Insuffisance du projet de loi

Toute loi destinée à "faciliter le transport, l'expédition et la manutention des grains de l'Ouest..." devrait être conforme à la politique générale énoncée dans la Loi nationale sur les transports. Le projet de loi C-155 ne comporte pas d'énoncé de politique distinct et ne reflète pas les objectifs énoncés à l'"Initiative pour un transport amélioré dans l'Ouest". La loi doit comporter un énoncé de politique clair et les principes qui en découlent afin de pouvoir réglementer et interpréter les intentions du parlement.

Distorsions économiques

Le tarif réglementaire a pour effet de décourager les activités de transformation en Alberta en augmentant les coûts de production. Les prix du grain se calculent à partir du prix payé au port moins le coût du transport et de la manutention. Le coût du transport étant artificiellement bas à cause du tarif réglementaire, les producteurs de bétail et les industries de transformation de l'Ouest paient pour leur grain un prix gonflé de la différence entre le coût réel du transport et celui du Tarif réglementaire, en particulier lorsque les approvisionnements manquent.

Des surplus occasionnels dans les Prairies ont aussi ajouté à ces distorsions, faisant fléchir de temps à autre les prix locaux des céréales fourragères. Ceci a pour effet d'augmenter des fluctuations de prix d'année en année et crée une source supplémentaire d'incertitude pour les producteurs de bétail et les industries de transformation. L'importance de ces réserves peut être attribuée à la combinaison de deux facteurs: le manque de rendement de la part des chemins de fer, et celui de la Commission canadienne du blé au niveau des ventes à l'exportation.

Le gouvernement de l'Alberta croit qu'il est essentiel d'éliminer ces distorsions économiques. La distorsion du prix local du grain due au Tarif réglementaire affecte tant le secteur primaire que le secteur secondaire de l'industrie agricole de l'Alberta. Avec le projet de loi C-155, le gouvernement fédéral a décidé de poursuivre des mesures économiques qui accentueront cette distorsion, en particulier au niveau de l'élevage du bétail.

Dans l'"Initiative pour un transport amélioré dans l'Ouest" du 1^{er} février 1983, le gouvernement fédéral proposait une solution au problème des distorsions économiques:

"Si l'allocation était versée aux producteurs, ceux-ci auraient plus de pouvoir en matière de prise de décision d'ordre économique, ce qui permettrait aux forces du marché de s'exercer plus librement. Mais le plus important, c'est que cela éliminerait les distorsions actuelles de l'économie agricole, et à moyen terme, accroîtrait la rentabilité du réseau de transport des grains."

En vertu du projet de loi C-155, toute la subvention du Nid de Corbeau serait payée directement aux chemins de fer, de telle sorte que le tarif de transport officiel pour le grain restera en deçà du coût réel du transport du grain. Le gouvernement de l'Alberta doit donc en conclure que le gouvernement fédéral a abandonné ses objectifs de réduire les distorsions économiques actuelles et d'améliorer la croissance et l'efficacité du système de transport du grain.

Une étude du gouvernement fédéral (Ministère de l'Agriculture, Retombées des modifications apportées au Tarif du Pas du Nid de Corbeau sur l'agriculture, Rapport final, février 1983) conclut que si la plus grande partie de la subvention du Nid de Corbeau était payée aux fermiers, la production agricole annuelle dans l'Ouest canadien pourrait atteindre jusqu'à un milliard de dollars de plus d'ici à 1990, sans compter la croissance au niveau des activités de transformation. Une autre conclusion de cette étude est qu'un paiement aux fermiers de l'Ouest sans corrélation avec le marché n'aurait peu ou pas d'effet sur les revenus des producteurs du Canada central et des provinces de l'Atlantique. Le gouvernement de l'Alberta estime que le secteur de l'élevage de l'Alberta perdra entre 300 et 400 millions de dollars en revenus nets d'ici 1990-91 si les chemins de fer reçoivent la subvention du Nid de Corbeau directement.

Des distorsions supplémentaires apparaîtront si la subvention du Nid de Corbeau est payée directement aux chemins de fer. Les agriculteurs dont les produits ne figurent pas à la nouvelle structure tarifaire seront en position désavantageuse puisqu'ils paieront plein prix au niveau du transport. Il en résultera une tendance à la production des grains admissibles au nouveau tarif. De plus, le choix des agriculteurs sur la façon d'expédier leur grain sera fortement influencé en faveur du chemin de fer. Ainsi, la possibilité d'une approche diversifiée quant au transport du grain ne sera pas exploitée.

En résumé, la méthode de paiement de la subvention du Nid de Corbeau proposée au projet de loi C-155 enlève aux fermiers de l'Ouest et aux investisseurs des possibilités de développement économique et agricole et limitent le développement de nouvelles formes de transport. Ceci a pour effet de réduire le potentiel de développement économique et agricole, ce qui risque de coûter des milliers d'emplois aux canadiens.

La proposition de l'Alberta - " DOUBLE 80"

Le gouvernement de l'Alberta et les principaux organismes agricoles ont élaboré une proposition pour réduire la distorsion des prix locaux du grain et l'effet de dilution de la subvention du Nid de Corbeau par un système de paiement qui répond à ces deux anomalies. La proposition n'a toutefois pas reçu l'appui de tous les représentants de ces organismes, mais elle demeure une approche valable pour le paiement de la subvention du Nid de Corbeau aux producteurs.

Un élément important de cette proposition est que peu importe le mode de paiement que le fermier choisit, le chemin de fer doit publier un tarif compensatoire pour tous les points d'expédition. Ceci participerait à éliminer la distorsion du prix du grain.

Deux facteurs essentiels furent considérés. On s'accorde tout d'abord pour penser que le paiement de la subvention du Nid de Corbeau directement aux chemins de fer ne réduirait pas de façon significative la distorsion ⁽¹⁾. Encore une fois, les prix du grain de l'Alberta sont déterminés sur les marchés internationaux et les prix locaux sont essentiellement ces prix à l'échelle internationale moins le coût du transport. Parce que les coûts de transport du grain ont été maintenus artificiellement bas à cause du tarif réglementaire, les acheteurs de grain de la province paient des prix artificiellement élevés ou déséquilibrés.

En deuxième lieu, il a été convenu que les modes de paiement proposés de la subvention du Nid de Corbeau à tous les producteurs avaient un effet de dilution ⁽²⁾. Cette dilution surviendrait parce que de plus grandes quantités de grain deviendraient admissibles à cette subvention. Puisque la subvention du Nid de Corbeau s'applique pour le moment seulement aux

(1) - Distorsion: un prix artificiellement élevé pour les céréales fourragères dans les Prairies causé par un tarif de transport artificiellement bas (le tarif réglementaire) jusqu'au port.

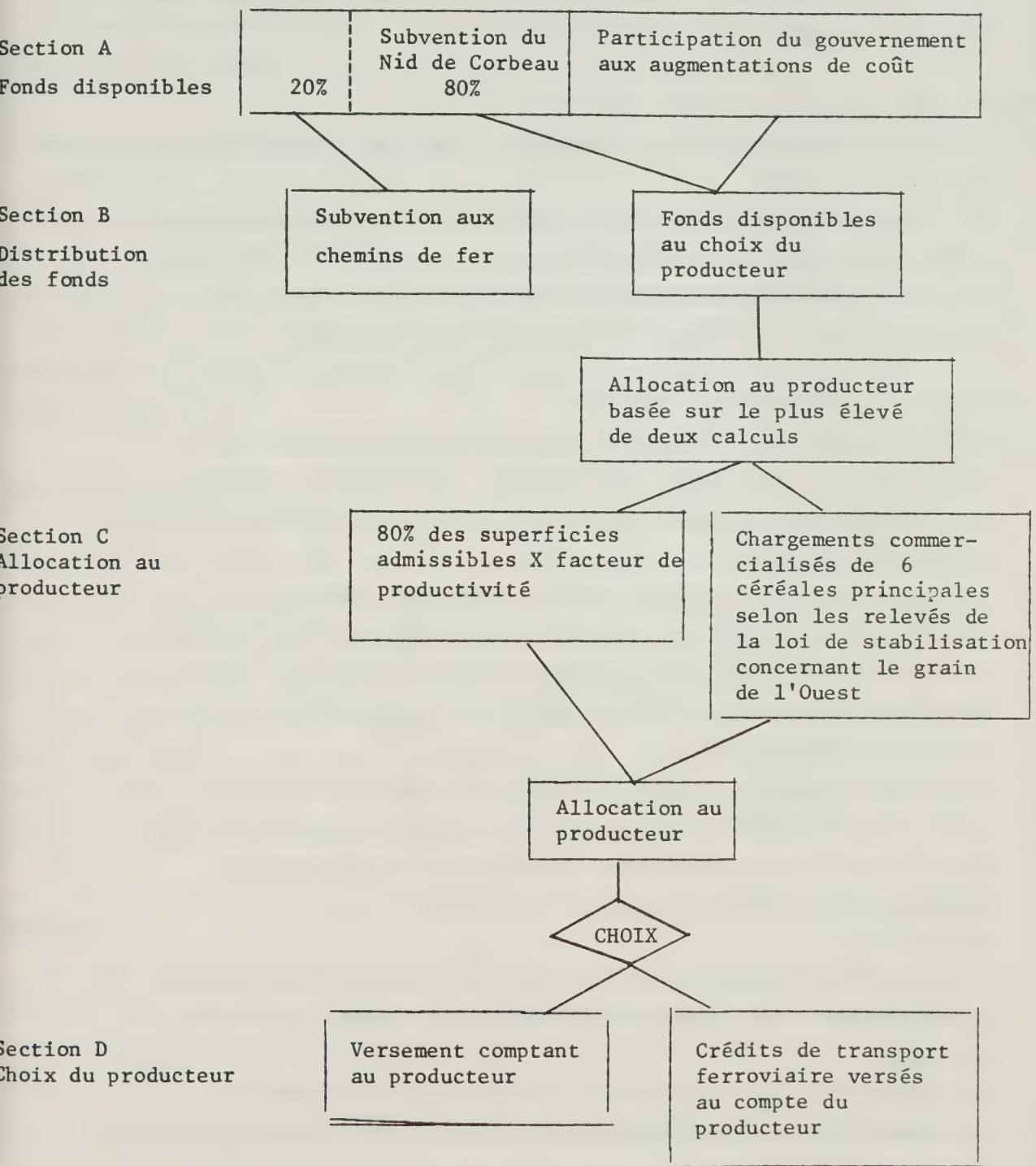
(2) - Dilution: une réduction de la part de la subvention du Nid de Corbeau destinée à l'origine aux grains à l'exportation, causée par le partage de la subvention du Nid de Corbeau, avec toutes les céréales.

grains expédiés en vertu du tarif réglementaire, augmenter le volume de grains admissibles aurait pour effet de diluer la subvention aux producteurs expédiant leur grain en vertu du tarif réglementaire.

La proposition appelée "DOUBLE 80" comporte un paiement direct au chemin de fer ou, si l'agriculteur en choisit ainsi, un paiement direct au producteur.

Conformément avec l'"Initiative pour un transport amélioré dans l'Ouest" du 21 février 1983, les 204 millions de dollars en paiements d'ajustement agricole devaient être fournis par le gouvernement fédéral de 1983-1984 à 1985-1986; ces paiements poursuivraient l'effort pour contrebalancer l'effet de dilution.

Le tableau 1 présente la proportion et la distribution de la subvention du Nid de Corbeau selon la proposition "DOUBLE 80"



Le tableau se lit comme suit:

Fonds disponibles (section A)

- Le total des fonds disponibles à ce chapitre comprennent la subvention du Nid de Corbeau à laquelle s'ajoute la part du fédéral des futures augmentations de coûts.

Répartition initiale des fonds (section B)

- 20% de la subvention du Nid de Corbeau serait payé directement aux chemins de fer.
- 80% de la subvention du Nid de Corbeau plus la part du gouvernement fédéral des augmentations de coûts constitueraient des fonds que les producteurs pourraient choisir de verser directement aux chemins de fer (en crédits de transport) ou à eux-mêmes.

Allocation au producteur (section C)

- L'établissement de l'allocation au producteur se baserait sur le plus élevé de deux calculs indépendants. Un calcul se baserait sur les surfaces cultivées, alors que l'autre sur le volume de produits commercialisés.
- Le résultat des deux calculs serait converti en tonnage.
- Le calcul des superficies cultivées représenterait 80% d'un niveau de production estimé. Et le niveau de production serait obtenu en multipliant les superficies admissibles d'un producteur par un facteur de productivité.
- Le calcul des produits commercialisés consisterait à faire la somme des chargements de blé, d'avoine, d'orge, de colza, de seigle et de lin mis sur le marché dans le cadre de la Loi sur la stabilisation concernant le grain de l'Ouest au cours d'une année-récolte.
- L'allocation d'un producteur correspondrait au plus élevé de ces deux résultats (tonnage) multiplié par une allocation par tonne (\$/tonne).
- Le producteur pourrait s'attribuer l'allocation sous forme de versements directs ou de crédits à son compte de transport ferroviaire.

S'il décide de recevoir l'argent directement, il sera obligé de payer un tarif supérieur au silo à grains.

- Si le producteur a décidé de verser son allocation en crédits à son compte de transport, ceux-ci diminueront au fur et à mesure de ses livraisons au silo. Tout solde créditeur sur un compte à la fin d'une année serait versé directement au producteur.

Le système de transport du grain- investissements, rendement et efficacité.

Il est essentiel qu'en retour de revenus suffisants, les chemins de fer soient tenus de fournir de sérieuses garanties d'investissements, de rendement et de service. La nouvelle loi doit aussi favoriser l'efficacité et l'économie dans tout le système de transport et de manutention du grain. Le projet de loi C-155 ne répond pas adéquatement à ces besoins.

Investissements

Le projet de loi C-155 fournira des sommes substantielles en subventions à des sociétés d'Etat dont les investissements sont cachés du public. La province s'inquiète de ce que le projet de loi C-155 ne comporte pas de mesures garantissant des investissements de la part des chemins de fer afin d'atteindre une capacité de transport ferroviaire suffisante.

Pour faire face à ce problème, le projet de loi C-155 devrait être modifié de façon à exiger que les chemins de fer publient des rapports annuels donnant la source des fonds reçus et l'utilisation qui en a été fait, ainsi qu'un programme de projets d'investissement.

Rendement

En vertu des mesures administratives du projet de loi C-155, les intérêts des fermiers ne sont pas suffisamment représentés. Essentiellement, le pouvoir de décision demeure dans les mains du gouvernement fédéral, et plus précisément des ministres des Transports, de l'Agriculture et du ministre responsable de la Commission canadienne du Blé.

Le projet de loi C-155 augmentera à l'avenir le coût du transport du grain assumé par les fermiers. Toutefois, le projet de loi ne prévoit pas de mécanisme approprié pour permettre aux agriculteurs d'influencer le rendement et l'efficacité du système. Les agriculteurs devraient participer au processus de négociation des objectifs et d'élaboration d'un système de prix et de sanctions.

En conséquence, le Comité supérieur des Transports devrait être structuré de façon à ce qu'une majorité des membres représente les agriculteurs de l'Ouest. De plus, un système de prix et de sanctions devrait être mis sur pied le plus tôt possible, en rapport avec les objectifs de rendement.

Efficacité

Avec le projet de loi C-155, des règlements continueront à remplacer la façon normale de fixer les prix dans l'allocation des ressources de transport. En réglementant le système de cette façon, on ne permettra pas au mécanisme des prix de refléter les nouveaux succès réalisés au niveau de l'efficacité. Le gouvernement fédéral sera seul en mesure de bénéficier des futures économies des chemins de fer. Il n'y a aucune mesure pour inciter les fermiers ou les compagnies de grains à investir dans l'amélioration ou l'expansion du système de transport des grains puisqu'il n'y aura pas partage des économies réalisées.

De plus, la prise de décisions dans ce système n'a aucun lien avec la responsabilité financière. Si l'on veut que le système fonctionne efficacement et qu'il puisse rendre des comptes, il doit y avoir une claire délégation d'autorité. Dans tous les autres grands systèmes de transport, un "expéditeur" représente les besoins des usagers. Le projet de loi C-155 reconnaît cette lacune et crée un comité de 21 membres. Malheureusement, la représentation de ce comité penche lourdement en faveur des groupes et organismes qui ont des droits acquis dans le "statu quo" et aucune autorité pour assurer l'efficacité du système. Un "expéditeur" doit être nommé afin de défendre les intérêts des agriculteurs, traitant avec les chemins de fer pour établir des tarifs de transport et coordonner les expéditions.

En vertu du projet de loi C-155, la personne la mieux qualifiée pour remplir cette fonction serait l'administrateur de l'Office du transport du grain.

Le fait d'avoir une personne responsable de leurs intérêts et la possibilité de choisir de recevoir directement la subvention du Nid de Corbeau permettra aux fermiers d'avoir une influence sur l'efficacité du système.

Capacité de payer

Le coût total du transport du grain sera partagé entre le gouvernement fédéral et les producteurs, mais ces derniers n'ont pas la possibilité qu'a le gouvernement fédéral d'augmenter leurs revenus ou de financer leur déficit. Lorsque vient le moment de mettre en marché des marchandises agricoles, le producteur doit accepter ce que le marché a à offrir.

Les chemins de fer quant à eux ont reçu la garantie que le coût du transport du grain serait couvert. Chaque année, peu importe la quantité ou la valeur des biens transportés, les coûts des chemins de fer pour transporter le grain sera calculé et un tarif sera déterminé pour couvrir des coûts.

Forcer les producteurs à supporter les premiers 6% des augmentations futures sans tenir compte de leur capacité de payer ne semble pas être une façon équitable de partager l'augmentation des coûts de transport ferroviaire. Comme il demeure quelques doutes quant à la capacité des producteurs à payer de plus hauts tarifs de transport, le projet de loi C-155 devrait établir à 4.5% la part maximum des augmentations de coûts à être assumées par les producteurs pour la période après 1985-1986. Les révisions ultérieures détermineraient alors si cette limite doit être modifiée.

Le gouvernement albertain s'inquiète aussi de ce que des limites ont été placées sur les expéditions de grain admissibles à la subvention du Nid de Corbeau. Les producteurs devront supporter tous les coûts pour l'expédition de leur grain au-delà de 31,1 millions de tonnes. On prévoit que ce niveau sera dépassé au cours de la campagne agricole 1982-1983.

Il est contradictoire de payer plus pour une production supplémentaire lorsque le but est d'augmenter les ventes à l'exportation.

Mesure de protection

Dans le but de protéger contre des tarifs de transport financièrement trop lourds, le gouvernement fédéral s'est montré prêt à considérer l'introduction d'une mesure de protection qui limiterait, pour les producteurs, le risque de coûts de transport trop élevés par rapport aux revenus qu'ils retirent de leur production. La proposition du fédéral était de limiter les coûts de transport à 10% du prix moyen des céréales de l'Ouest. Cette limite représenterait le rapport traditionnel des coûts de transport avec le prix des céréales, maintenant ainsi le rapport traditionnel coûts/revenus des fermiers au niveau du transport.

On recommande aussi de considérer une autre mesure de protection. Cette variante est conforme à la méthode de fixation de prix utilisée par les chemins de fer en fonction de la valeur des services rendus à des clients captifs. Un tel système reconnaîtrait le besoin de plafonner la participation que représentent les expéditions de céréales aux coûts constants des chemins de fer ⁽³⁾. Les années où le prix des céréales baissera énormément, les frais de transport facturés au producteur baisserait aussi, mais non pas en dessous des coûts variables du chemin de fer ⁽⁴⁾. Et inversement, lorsque le prix des céréales sera à la hausse, les frais de transport traduiraient la pleine participation aux coûts constants des chemins de fer.

(3) Coûts constants: coûts qui ne varient généralement pas en dépit du trafic ferroviaire, c'est-à-dire la propriété, l'entretien des tunnels, ponts, ponceaux, abris, enlèvement de la neige et les services de l'entreprise tels que les services juridiques et d'orientations générales.

(4) Coûts variables: coûts résultant de/et attribuables à des volumes de trafic ferroviaire identifiables, c'est-à-dire le combustible, la main d'oeuvre, le coût du capital, et l'entretien des voies.

L'établissement d'une mesure de protection basée sur la valeur des services rendus apporte nombre d'avantages, et parmi ceux-ci le plus important, celui de fournir une protection durable aux agriculteurs. Des propositions demandant que les tarifs de transport du grain demeurent à un pourcentage fixé du prix des grains pourraient devenir une charge financière très lourde pour le gouvernement fédéral. Comme telles, elles pourraient être éliminées, laissant l'agriculteur sans protection. Un deuxième avantage d'importance est que cette forme de protection pourrait prendre effet immédiatement.

Révisions complètes

Etant donné les modifications importantes qui devront être apportées aux niveaux législatif, administratif et financier en ce qui concerne le transport du grain, un processus de révision périodique est essentiel.

Le gouvernement de l'Alberta appuie le besoin d'effectuer une révision complète de l'application du projet de loi C-155, avec ses répercussions sur le transport, l'expédition et la manutention du grain. Une considération particulière devra être donnée quant au moment et à la méthodologie utilisés pour évaluer les effets de ce projet de loi. Il faut tenir compte que l'industrie s'adaptera graduellement à ces nouvelles conditions.

Le gouvernement de l'Alberta croit qu'il est nécessaire d'effectuer des révisions à tous les 5 ans afin de s'assurer que le nouveau cadre législatif fonctionne dans l'intérêt des agriculteurs de l'Ouest canadien et de ceux qui dépendent du système de transport du grain. De plus, le processus de révision doit être élargi pour comprendre toutes les lois des institutions et règlements fédéraux qui régissent le fonctionnement du système de transport du grain.

SOMMAIRE DES AMENDEMENTS PROPOSÉS

Le processus qui a mené à la présentation du projet de loi C-155 a exigé d'importants compromis de la part de toutes les parties impliquées. Cet esprit de compromis a permis d'en arriver à un degré

considérable de consensus sur le besoin de changement au niveau du tarif réglementaire et de celui d'atteindre les objectifs proposés initialement par le gouvernement fédéral.

D'importantes améliorations au projet de loi C-155 sont nécessaires si l'on veut que le secteur agricole de l'Alberta se stabilise et réalise son potentiel de croissance. Neuf amendements de base sont présentés ici. Le gouvernement de l'Alberta maintient que ceux-ci favoriseront l'efficacité du transport du grain et le développement économique de l'ouest canadien.

1. Enoncé de politique

Le projet de loi C-155 devrait être modifié et comporter un énoncé de politique fondé sur les objectifs proposés par le gouvernement fédéral dans son "Initiative pour un transport amélioré dans l'Ouest" de février 1983.

2. Mécanisme de paiement

On devrait permettre aux producteurs de décider de quelle façon ils désirent recevoir la subvention du Nid de Corbeau et la participation du fédéral aux augmentations de coût.

3. Rendement du système de transport des grains.

Le Comité supérieur des Transport devrait être restructuré de tel sorte que la majorité de ses membres représente les fermiers de l'Ouest et qu'ils soient libres de tout intérêt acquis dans le système de transport des grains.

4. Efficacité du système de transport des grains.

L'administrateur de l'Office de transport des grains devrait agir à titre "d'expéditeur"; il devrait aussi avoir suffisamment d'autorité pour agir au nom des fermiers.

5. Investissements dans le système de transport des grains

Les chemins de fer devraient être tenus de publier des rapports annuels détaillés de leur source de fonds, de l'usage qui en est fait et de leurs projets d'investissement.

6. Mesure de protection

Une mesure de protection basée sur la fixation de prix en fonction de la valeur des services rendus devrait être instaurée.

7. Futur partage des coûts

La part de l'augmentation des coûts assumée par les fermiers devrait tout d'abord être limitée à 4.5%.

8. Limitation des expéditions

La limite de 31,1 million de tonnes fixée par le gouvernement fédéral devrait être enlevée.

9. Révisions

Une révision de toutes les lois, institutions et règlements fédéraux qui régissent le fonctionnement du système de transport des grains devrait être effectuée tous les cinq ans.

APPENDICE "TRPT-57"

MÉMOIRE A L'INTENTION DU COMITÉ DES
TRANSPORTS (CHAMBRE DES COMMUNES)
SUJET: LA LOI SUR LE TRANSPORT DU GRAIN
DE L'OUEST
(BILL C-155)

U N I F A R M

Le 2 août 1983

SOMMAIRE

Unifarm voudrait recommander les modifications ci-après au projet de loi intitulé Loi sur le transport du grain de l'Ouest:

1. Les objectifs fondamentaux de la loi devraient y figurer.
2. L'annexe 1, soit la définition des grains et produits, devrait être modifiée en y rajoutant les termes ci-après, qui ont été omis:
 1. Pulpe de betteraves
 2. Grain de brasserie déshydraté
 3. Aliments concassés (pour bestiaux)
 4. Grain de distillerie déshydraté
 5. Déchets de meunerie (pour bestiaux)
 6. Remoulages

Les grains ci-après devraient figurer sur la liste:

1. Lentilles
2. Triticale
3. D'autres dont le ministre a fait mention.

La farine de grain ou de malt ne devrait pas obligatoirement être transportée en sacs ou barils pour donner droit aux taux statutaires.

3. Les consommateurs devraient avoir accès aux magasins à grain des ports de la côte ouest, tout comme à Thunder Bay.
4. Il y aurait lieu de modifier la composition du Comité supérieur du transport du grain en réduisant de trois à un le nombre de membres représentant les usagers de grains fourragers de l'extérieur des provinces des Prairies et en y ajoutant un usager des Prairies.
5. L'établissement de sous-comités ne devrait pas empêcher d'assister aux séances les experts-conseils et les techniciens à l'emploi d'organismes représentés au sein du Comité supérieur du transport du grain. Il y aurait lieu de les rémunérer pour leur présence et rembourser les frais.
6. Les fonctions de l'administrateur et de ses collaborateurs, décrites aux articles 17 à 20, devraient être définies plus clairement.
7. Nous sommes d'avis qu'il ne s'agirait pas que l'administrateur, chargé de la direction du système, soit en mesure de passer jugement sur les accomplissements de ceux qui collaborent à la bonne marche du système.
8. Les critères relatifs au contrôle des objectifs de résultat des chemins

de fer devraient être fixés de façon à inclure des facteurs autres que le tonnage, notamment le nombre de tonnes/milles, wagons/jours, certains facteurs imprévisibles et les objectifs pour les divers grains.

9. Le barème de référence devrait être réduit un peu pour les distances supérieures à 1200 milles et augmentées pour les courtes distances, soit inférieures à 800 milles.
10. Le terme "expéditeur" figurant à l'article 45, devrait faire l'objet d'une définition légale.
11. La subvention maximum de \$651.6 millions et de 31.1 millions de tonne devrait être changée en une contribution par tonne sur tout le tonnage, ce qui supprimerait les limites maxima de l'engagement financier du gouvernement et du tonnage.
12.
 - a. Les embranchements ne devraient pas être désignés comme tributaires du transport du grain à moins que 80% du tonnage total de grain qui a été chargé ou déchargé sur la ligne ou un tronçon de celle-ci soit supérieur au tonnage total de tout le trafic de grain dans les deux sens au cours des trois dernières années.
 - b. Une ligne ne devrait pas être désignée comme tributaire du transport du grain si les recettes, moins les coûts variables afférents au volume de trafic autres que le mouvement du grain, perçues par la société de chemins de fer qui exploite la ligne ou un tronçon de celle-ci, ne dépassent pas 80% des coûts afférents à la ligne ou tronçon.
 - c. Les sociétés de chemins de fer devraient publier le coût réel du transport du grain sur les lignes tributaires du transport du grain à la fois en dollars et en dollars par tonne.
13. Le public devrait avoir accès à l'examen des coûts. Dans l'avenir, nous voudrions que pour calculer les coûts des chemins de fer, on se serve d'un coût de financement plus conforme à la réalité.
14. Pour établir des taux moindres ou supérieurs ou les taux des lignes conjointes, la commission devrait tenir compte du taux appliqué par une ou plusieurs sociétés de chemins de fer au-delà des destinations

statutaires pour déterminer l'applicabilité du taux. (Cela a trait surtout à l'expédition de produits dérivés du colza Canola au-delà de Thunder Bay).

15. L'examen devrait prévoir l'adoption de taux d'encouragement par la Commission.
16. On ne devrait pas permettre aux sociétés de chemins de fer de majorer les taux pour le transport sur les lignes conjointes, car cela fausserait le principe de la parité des ports.
17. Le CN et le BCR devraient contracter une obligation irrévocable afin de prévenir l'application de taux supérieurs à ceux du nouveau barème.
18. Les interprétations et définitions figurant à l'article 54 devraient être rédigées de façon à les rendre compréhensibles pour le public.
19. La part maximale des expéditeurs dans le taux de variation des coûts pour l'année 1986-87 et les suivantes, au lieu de 6%, devrait être "à parts égales par les expéditeurs et le gouvernement."
20. Toute diminution des taux devrait être partagée exactement de la même façon que les augmentations de taux.
21. Toute réduction de la part de l'Etat dans le taux de variation des coûts devrait être partagée exactement de la même façon que les augmentations que le gouvernement est disposé à verser pour les augmentations de volume au-delà de 31.1 millions de tonnes.
22. En ce qui a trait à la méthode de versement de la subvention du Nid-de-Corbeau, Unifarm refusera de souscrire à toute mesure législative qui ne tiendrait pas compte de l'altération des prix des grains et oléagineux à l'intérieur de la région des Prairies désignée.

La proposition dite Double 80 qui est actuellement mise de l'avant par le gouvernement de l'Alberta et est appuyée par les dirigeants de cinq organisations agricoles importantes de la province, est digne d'être prise sérieusement en considération. Unifarm est d'avis que cette mesure tient compte des appréhensions au sujet de l'altération possible des prix des grains fourragers et des oléagineux dans les Prairies et au sujet de l'amenuisement de la subvention du Nid-de-Corbeau si elle devait être

versée aux agriculteurs.

Toutefois, sur la foi des conclusions auxquelles sont arrivés les délégués aux dernières assemblées annuelles de notre organisation, Unifarm est disposé à appuyer la méthode de paiement proposée à l'article 55, pourvu que des mesures valables soient prises pour empêcher toute altération des prix des grains fourragers et des oléagineux dans les Prairies. (Unifarm propose pareille mesure à l'annexe A du présent mémoire).

23. Nous suggérons que le projet de loi comporte une limite maximum pour les taux de transport. Le taux maximum facturé aux expéditeurs ne devraient pas dépasser la moyenne pondérée des prix à long terme des six principaux produits agricoles.

AVANT-PROPOS

C'est avec plaisir et satisfaction qu'Unifarm profite de l'occasion qui lui est offerte d'exposer son point de vue au sujet d'une des plus importantes mesures législatives du siècle en matière de transports, conçue pour desservir les agriculteurs de l'Ouest canadien.

Nous n'avons épargné ni temps ni argent pour essayer de mettre au point un programme conçu pour améliorer le système de transport des grains. Nous sommes arrivés assez rapidement à un consensus quant aux principes fondamentaux de la réforme du tarif du Nid-de-Corbeau, mais la façon de faire bénéficier les cultivateurs céréaliers du nouveau barème a été débattue et les avis sont restés partagés. Nous voulons que vous sachiez bien que notre organisme a toujours été conscient de l'incidence de la décision qu'on prendra quant à savoir si la subvention du Nid-de-Corbeau devra être versée aux sociétés de chemins de fer ou aux cultivateurs.

En près de dix ans, Unifarm a étudié de près une bonne trentaine de propositions tendant à faire bénéficier les cultivateurs de la subvention du Nid-de-Corbeau. Les propositions formulées par notre organisme et certains autres ont été analysées dans le cadre de nos objectifs, dont voici les deux principaux:

1. La mise sur pied d'un système à la fois efficace et économique de maintenance et de transport du grain, en tirant profit de la contribution du gouvernement fédéral en faveur des céréaliculteurs pour payer le coût du transport des trains de l'Ouest;
2. Dans toute la mesure du possible, prévenir
 - a) toute incidence négative que des taux de transport des grains artificiellement bas pourraient avoir sur les industries secondaires des grains et des oléagineux des provinces des Prairies, et
 - b) l'ameublissement de la subvention du Nid-de-Corbeau versée aux céréaliculteurs.

Après avoir pesé le pour et le contre quant à savoir si la subvention devrait être versée aux chemins de fer ou aux agriculteurs, la majorité des délégués aux cinq dernières assemblées annuelles d'Unifarm ont opté en faveur du versement de la subvention directement aux sociétés de chemins de fer, à

condition que toute altération des prix des grains et oléagineux qui en résulterait serait redressée par d'autres moyens.

Le premier ministre et le ministre des Transports ont affirmé que le projet de loi C-155 est une mesure relative aux transports qui n'a aucun rapport avec les difficultés auxquelles doivent faire face le secteur de l'élevage et l'industrie de transformation des oléagineux. Nous tenons à vous rappeler que les cultivateurs que nous représentons ne se préoccupent pas outre mesure de restrictions de caractère structurel ou procédural dans les milieux gouvernementaux. Tout le problème, absolument tout, reste la responsabilité du gouvernement fédéral. Que le gouvernement décide que le problème sera réglé par un, deux ou plusieurs ministères, peu nous importe. C'est pourquoi nous affirmons que pour jouir de notre appui, ce projet de loi devra absolument comporter des dispositions qui permettront de régler le problème exposé ci-dessus.

Par ailleurs, l'article 55, qui a trait à la méthode de paiement, pourrait être modifié de façon à répartir les versements d'une autre manière. Nous traitons de cette question plus loin dans notre mémoire.

Nous passons en revue les diverses parties du bill dans l'ordre de la pagination, non pas dans l'ordre de priorité de nos doléances.

DÉFINITIONS

"Grains"

Nous savons qu'à cette étape de l'étude du projet de loi, il y a lieu d'ajouter à l'annexe 1 certains grains et produits qui ne figurent pas sur la liste et dont nous appuyons l'insertion. Toutefois, nous constatons que les produits ci-après, qui figuraient sur la liste officielle auparavant, ont été rayés de la liste:

- | | |
|--|------------------------------|
| 1. Pulpe de betteraves déshydratée, sucrée ou non sucrée | 5. Grosses farines |
| 2. Grain de brasserie déshydraté | 6. Gruaux |
| 3. Aliments concassés | 7. Spletz |
| 4. Grain de distillerie déshydraté | 8. Coque de tournesol moulue |
| | 9. Déchets de meunerie |

10. Recoupes
11. Farine de soya
12. Tourteau de graines sauvages
13. Farine de tourteau de graines sauvages.

Les produits ci-dessus varient en importance, certes, mais plusieurs ont beaucoup d'importance pour la rentabilité des industries secondaires de l'Ouest canadien.

Nous voudrions que les produits ci-après soient remis sur la liste:

- | | |
|----------------------------------|------------------------------------|
| 1. Pulpe de betteraves | 4. Grain de distillerie déshydraté |
| 2. Grain de brasserie déshydraté | 5. Déchets de meunerie |
| 3. Aliments concassés | 6. Recoupes |

Nous sommes satisfaits des nouveaux produits que le ministre a promis d'ajouter à la liste, mais nous croyons qu'un certain nombre de cultures spécialisées du sud de l'Alberta et du Manitoba devraient figurer sur la liste. Nous prétendons que l'omission de cultures spécialisées, la lentille et le triticales, par exemple, contribuerait certainement à perpétuer les anomalies et les altérations de prix qui nuisent actuellement à l'agriculture.

Nous constatons par ailleurs que la farine faite de grain ou de malt doit être expédiée en sacs ou en barils pour donner droit aux taux statutaires. Nous sommes d'avis que des exigences de ce genre ne pourraient que nuire à la modernisation et l'efficacité du transport en containers.

En outre, nous ne parvenons pas à comprendre pourquoi nos compatriotes de la C.-B. ne pourront se procurer les grains et produits figurant à l'annexe 1 à Vancouver, alors que ceux qui sont à l'est de Thunder Bay pourront toujours s'en procurer, comme ils le font depuis 80 ans. Certains membres de notre organisme prétendent que c'est là de la discrimination pure et simple, et que le gouvernement et le comité de l'agriculture devraient être tenus pour responsables si on omet de remédier à cet état de choses pendant que le processus législatif le permet encore.

L'OBJET DE LA LOI SUR LE TRANSPORT DU GRAIN DE L'OUEST

Nous sommes d'avis qu'il est indispensable que l'intention et l'objet de cette mesure soient clairement énoncés, afin d'en faciliter la compréhension et l'évaluation, ainsi que l'administration. Le ministre a déjà exposé un certain nombre de principes. Notre organisme appuie toujours ces principes, et nous prétendons qu'ils devraient être clairement énoncés dans le texte de la loi.

LA DÉFINITION DU TERME MOUVEMENT DU GRAIN

La société British Columbia Railways est, par définition, exclue des dispositions de cette mesure. Nous sommes d'avis qu'on devrait s'efforcer maintenant et à l'avenir, de réduire les frais de transport en suivant la voie la plus courte vers un port. A mesure que de nouvelles terres sont mises en culture dans la région de la rivière de la Paix, le raccordement des lignes du CN à celles de la BCR, dans cette région-là, serait certes opportun. Des gares qui permettent d'expédier du grain par la BCR sont désavantagées en matière d'exportation. Même s'il existe certaines difficultés d'ordre juridictionnel, elles ne sont certes pas insurmontables. Il y aurait lieu d'envisager sérieusement l'inclusion de la BCR, par le truchement d'un accord fédéral-provincial (ou de n'importe quelle façon). Même si l'article 49(2) préconise à l'administration de favoriser des mesures réciproques, cela ne constitue pas la garantie que pareil accord serait irrévocable ni même possible.

PARTIE I

LES MESURES ADMINISTRATIVES

Nous sommes d'avis que la composition du Comité supérieur des transports soit modifiée en réduisant à un les trois membres qui représentent les utilisateurs de grains fourragers de l'extérieur des provinces des Prairies, et en nommant un représentant des utilisateurs établis dans les Prairies.

L'article 11 prévoit la création de sous-comités et l'établissement de certaines règles. L'établissement de ces sous-comités ne devrait pas

empêcher la collaboration d'experts-conseils et de personnes à l'emploi des membres du comité. Nous sommes persuadés que des experts constitueraient pour le comité une ressource technique extrêmement utile. Il y aurait lieu de les rémunérer et de leur rembourser leurs frais.

L'ADMINISTRATION DE L'OFFICE DU TRANSPORT DU GRAIN

La nomination d'un administrateur est d'importance vitale pour le fonctionnement de l'organisme chargé d'administrer le transport, l'expédition et la manutention des grains. Nous croyons qu'il faudrait modifier l'article 13, pour lui donner plus de force; il devrait se lire: le gouverneur en conseil "doit" nommer un administrateur, au lieu de "peut" le nommer.

La description des fonctions de l'administrateur et de son personnel aux articles 17 à 20, laissent beaucoup de choses dans le vague. On ne voit pas clairement, par exemple, si l'administrateur aura le pouvoir d'affecter les wagons.

L'AFFECTATION DES WAGONS

Le gouvernement fédéral affirme que l'administrateur et ses collaborateurs seront chargés de veiller à l'affectation des wagons, qui est présentement la responsabilité du Coordonnateur du transport des grains.

Ce qui nous préoccupe, ce sont les fonctions de l'administrateur. D'une part, il devra faire l'affectation des wagons, mais d'autre part, il sera chargé de contrôler les accomplissements des participants au système.

A notre avis, il ne s'agirait pas que le groupe qui dirige les opérations puisse aussi passer jugement sur les accomplissements des autres participants.

LES RÈGLEMENTS RELATIFS AUX OBJECTIFS DE RÉSULTAT

Le projet de loi nous avertit bien, à l'article 21, que le Gouverneur en conseil peut, par règlement, après l'examen de 1985-86, mettre en oeuvre un système prévoyant l'octroi de primes et l'application de sanctions.

1. L'article 21(1)a) prévoit la fixation des objectifs de résultat en tonnes seulement. Or, nous voudrions que cette limitation soit supprimée,

car il existe nombre d'autres critères valables, notamment les jours-wagons, les heures de retour, certains facteurs imprévisibles, et ainsi de suite, qui pourraient entrer en ligne de compte aussi.

PARTIE II

LES TAUX

Le "barème de référence" figurant à l'article 34 favorise, à notre avis, les courtes distances au détriment des longues distances. Nous croyons que les coûts afférents aux distances devraient être réduits pour les trajets de plus de 1200 milles et majorés un peu pour les courts trajets (moins de 800 milles). Si le taux n'est pas abaissé, les cultivateurs les plus éloignés d'un port seraient peu à peu éliminés du marché d'exportation des grains.

Bien que le barème doive avoir un certain rapport avec les coûts en général, il faudrait tenir compte du service dans le calcul des taux. Les gens chargés de fixer les taux devraient connaître la valeur, en fin de compte, du produit rendu sur le marché par rapport au coût du transport par rail. Si le barème des frais de transport ne tient pas compte, en toute logique, des forces économiques et autres qui agissent sur une marchandise telle que le grain, les chemins de fer pourraient perdre la desserte du marché des grains à cause de coûts prohibitifs, tout au moins dans les régions retirées de l'Ouest canadien.

Nous sommes bien aise de voir que l'article 45(1) permet aux sociétés de chemins de fer, pour n'importe quelle année-récolte, d'établir des taux inférieurs à ceux du barème annuel afférent aux distances, à condition que "l'expéditeur" y consente.

Toutefois, l'article 45 omet de définir clairement ce qu'il faut entendre par "expéditeur". Nous proposons donc que cette définition figure quelque part dans le texte de loi.

LA SUBVENTION DU NID-DE-CORBEAU

Notre organisme n'est pas en faveur d'une "subvention" fixe, telle qu'elle figure à l'article 34(1), alors qu'on la rajuste dans d'autres articles.

La mesure limite à 31.1 millions de tonnes transportées la contribution du gouvernement. Nous sommes carrément contre cette limitation pour plusieurs raisons:

1. Cette limitation crée un double barème de taux, un taux bas pour 31.1 millions de tonnes ou moins, et un taux de pleine compensation pour les mouvements de plus de 31.1 millions de tonnes. Autrement dit, nous aurions un taux de référence et un taux mixte selon le volume mis en vente, ce qui en fin de compte, aboutirait à décourager la production agricole.
2. Cette limitation rendra plus instable encore le barème des taux, même si tous les autres facteurs restent inchangés. Chaque fois que le volume réel sera moins ou plus que celui que l'administrateur aura prévu pour fixer le taux, des rajustements devront être faits l'année suivante. L'effet pourrait être aggravé si d'autres facteurs tels que l'inflation, les variations du nombre de tonnes/milles, les primes d'encouragement, les primes et les sanctions qui sont appliquées en même temps.
3. L'esprit d'équité et de justice, de même que la solvabilité, n'entrent pas en ligne de compte pour fixer la part du gouvernement.
4. Cela ne coûtera pas aussi cher au gouvernement qu'il le prétend, puisque:
 - a. Si le tonnage est inférieur à 31.1 millions de tonnes, aux termes du projet de loi, le gouvernement pourra empocher l'argent (et ce en dépit de la promesse du ministre de verser toute la subvention chaque année).
 - b. Il se pourrait que les fermiers passent à l'élevage des bestiaux et à des cultures moins lourdes et plus rémunératrices, ce qui ferait baisser le tonnage par la suite.

Pour conclure, nous recommandons fortement de remplacer la subvention du Nid-de-Cobrbeau par un montant fixe par tonne qu'on rajusterait à l'aide d'un barème approprié.

L'EXAMEN DES COÛTS

Nous sommes nettement en faveur d'un examen des coûts selon la méthode dite Snavelly. Toutefois, parmi les experts qui s'y connaissent bien

mieux que nous en matière de coûts dans le domaine ferroviaire, certains expriment des doutes quant aux détails de ces examens.

Pour avoir la certitude que ces examens seront accomplis de façon équitable et à découvert, les enquêtes ne devraient pas être confiées uniquement à la CCT. A l'avenir, les coûts en capital qui figurent dans les estimations devraient être plus conformes à la réalité. A notre avis, il n'est pas juste que les coûts en capital soient les mêmes pour les deux sociétés de chemins de fer, alors que le CN ne paie pas d'impôts sur les revenus. En outre, si les chemins de fer devaient percevoir des frais supplémentaires, comme les frais d'étape, par exemple, ces frais devraient entrer en ligne de compte dans le calcul des coûts à l'avenir.

L'ESTIMATION ANNUELLE DES COÛTS VARIABLES

"Désignation des embranchements" - L'article 40(2) désigne de façon arbitraire un embranchement comme une ligne tribulaire du transport du grain si le tonnage de grain transporté est supérieur à 60% ou si les revenus ne provenant pas du transport de grain ne dépassent pas les coûts de l'exploitation. Nous voudrions que ce chiffre soit porté à 80% du trafic global, car autrement les cultivateurs paieraient les frais du trafic pour les marchandises autres que le grain.

Par ailleurs, une ligne ne devrait pas être désignée comme tribulaire du transport du grain si les revenus, après déduction des coûts variables afférents au volume du trafic autre que le mouvement du grain et perçus par la société de chemins de fer qui exploite la ligne ou un tronçon de celle-ci ne dépasse pas 80% des coûts afférents à la ligne ou à un tronçon de celle-ci.

Nous suggérons en outre que les sociétés de chemins de fer rendent publics les coûts réels des mouvements du grain sur ces lignes, afin que les expéditeurs et les exploitants de silos à élévateurs puissent élaborer des plans à long terme.

Nous le répétons, nous sommes en faveur de la disposition de l'article 45(1) qui permet aux chemins de fer et aux expéditeurs de négocier et de convenir d'un taux plus bas que celui qui est afférent au barème annuel calculé d'après les distances.

LES TAUX RÉDUITS ET LES SANCTIONS

A l'exception de l'article 45(2) qui permet à la Commission d'accorder des taux réduits pour les chargements en fin de semaine et pendant certaines saisons d'ici 1986-87, il n'y a apparemment aucune disposition satisfaisante dans la mesure relativement aux réductions d'encouragement et aux sanctions applicables aux participants. Il n'y a pas non plus de liste des sujets à débattre au cours de l'examen. Nous sommes d'avis qu'il serait plus facile de mettre au point un système logique et efficace de transport et de manutention des grains si ce système était juste et équitable, et surtout s'il était avantageux pour les expéditeurs. Pareille initiative ne devrait pas être mise en oeuvre au détriment d'un secteur agricole quelconque, ni au détriment des entreprises de manutention de grains. Elle devrait être acceptable pour toutes les parties.

Nous sommes absolument contre l'article 48(1), qui permettrait aux sociétés de chemins de fer de fixer des taux supérieurs à ceux que prévoit l'article 43 pour les mouvements sur les lignes conjointes. S'il faut absolument recouvrer les frais supplémentaires, ils devraient être inclus dans le coût global, et ce sans majorer les taux. Il serait difficile de se conformer au principe de la parité des ports si la Commission permettait de majorer les taux pour les mouvements sur les lignes conjointes.

Ainsi que nous l'avons mentionné, des arrangements réciproques pour les correspondances de trains entre le CN et le BCR sont indispensables, afin de prévenir l'application de taux supérieurs à ceux du barème. Nous sommes d'avis que l'article 49(2) devrait être modifié afin de pouvoir contracter des obligations irrévocables.

Pour majorer ou rabaisser des taux, ou pour fixer des taux pour les lignes conjointes, la Commission devrait tenir compte des taux appliqués par une ou plusieurs sociétés de chemins de fer pour les trajets au-delà des destinations réglementaires et déterminer la conformité des taux. (Il s'agit surtout des expéditions de colza Canola au-delà de Thunder Bay).

L'article relatif aux taux est fort restrictif, car il n'est applicable que pour les mouvements de grains vers la côte ouest ou Thunder Bay.

En limitant au port le plus proche seulement le pouvoir de la Commission, on empêchera celle-ci d'agir à la suite du dépôt d'une plainte, aux termes de l'article 52.

PARTIE III

LES VERSEMENTS DE L'ÉTAT

Certaines définitions de l'article 54, à notre avis, manquent de clarté. La définition de "variation des coûts par tonne" est rédigée avec les mêmes termes qu'elle est censée définir. Elle renvoie aussi à l'article 54(2) pour les chiffres de 1981-82, alors que l'explication stipule que le coût moyen de 1981-82 (année-récolte) n'est pas le même que celui des quatre années suivantes. Il y aurait lieu d'améliorer le libellé afin que tous les intéressés sachent pourquoi le taux moyen est différent, et ainsi de suite.

La "part maximale des expéditeurs dans le taux de variation des coûts" est fixée à 6% pour les années-récoltes 1986-87 et suivantes. Nous souscrivons au principe du partage des augmentations de coûts avec le gouvernement fédéral, mais seulement jusqu'à un certain point. Le défaut de cet article, c'est la façon d'attribuer les parts de ces augmentations, car cela pourrait avoir des conséquences imprévisibles.

Si les expéditeurs (cultivateurs) doivent acquitter les premiers 6% de ces augmentations de coûts (il se pourrait d'ailleurs que cette augmentation provienne d'un accroissement de volume plutôt que de l'inflation) les réductions de coûts au-delà de 6% obtenues grâce à l'efficacité ou en facturant les agriculteurs des frais de manutention et de transport du grain, elles (les réductions) reviendront automatiquement dans la caisse du gouvernement. Ainsi, si l'on prévoit que les coûts, pour une raison ou pour une autre, seront supérieurs à 6%, cela n'incitera pas les expéditeurs à réduire les coûts, car en fait, il vaudra mieux pour eux de majorer ces coûts afin de les attribuer au gouvernement.

En réalité, il serait plus avantageux pour les expéditeurs (les agriculteurs) de faire monter les coûts le plus possible dès qu'ils dépassent 6%, et ce par n'importe quel moyen (en expédiant plus de grain, par exemple), afin que l'augmentation soit comptée dans le barème des taux. Rien n'incitera les expéditeurs à faire baisser leurs coûts ou à atténuer les augmentations, dès que celles-ci dépasseront 6%. Il ne fait pas de doute que les expéditeurs (cultivateurs) seront incités à réduire les augmentations de coûts tant que ceux-ci seront inférieurs à 6%. A notre avis, il importe énormément que les règlements qui régiront l'application de cette loi soient conçus pour inciter les participants à l'efficacité et les récompenser, au lieu de réduire tout bonnement l'engagement financier du gouvernement. On n'arrivera pas facilement à mettre au point et à promouvoir un système de transport efficace si les participants ne peuvent profiter des économies réalisées grâce à leur efficacité. L'idéal serait que le gouvernement et les expéditeurs (cultivateurs) puissent assumer les coûts à parts égales. Cela donnerait aux expéditeurs (cultivateurs) la certitude qu'ils profiteraient toujours de l'efficacité dans la gestion du système. Cela serait d'ailleurs une sauvegarde contre les abus de recours aux fonds de l'Etat.

L'article 54(3) va à l'encontre de certains autres articles du projet de loi, et il y aurait lieu de le modifier. Au sens de son libellé actuel, les expéditeurs paieraient les premiers 6% des augmentations de coûts, mais par contre, le gouvernement profiterait de toute variation négative des coûts. Nous serions volontiers d'accord pour partager toute variation négative des coûts au même titre que les augmentations, mais absolument pas autrement. Si l'on modifie le bill et si l'on partage les augmentations moitié-moitié, nous sommes disposés à partager les diminutions de la même façon.

Si le gouvernement refuse de partager les coûts moitié-moitié, notre organisme ne consentira pas à des augmentations annuelles des coûts de plus de 4½ p.100.

Nous ne pouvons souscrire aux réductions proposées des coûts variables afférents aux lignes figurant à l'article 54(4) non plus, à moins que le gouvernement soit disposé à assumer le coût des augmentations de volume au-delà de 31.1 millions de tonnes pour n'importe quelle année-récolte.

Si l'on modifie le projet de loi comme nous le proposons ci-dessus, et si le gouvernement consent à partager le coût des volumes au-delà de 31.1 millions de tonnes, les variations de coûts attribuables au volume seraient comptées dans la part du gouvernement, ce qui, en retour, réduirait le montant des variations de coût que les cultivateurs auraient à partager avec le gouvernement. On n'aurait pas absolument besoin d'une limite maximum à la part de l'expéditeur (cultivateur) de la variation de coût pourvu que l'on installe un "filet de sûreté" convenable.

LES VERSEMENTS AUX COMPAGNIES DE CHEMINS DE FER

Unifarm ne souscrira pas à toute mesure législative qui omettrait de tenir compte de l'altération des prix des grains et oléagineux à l'intérieur de la région désignée des Prairies canadiennes. Nous ne souscrirons pas non plus à un projet de loi qui amenuiserait la subvention du Nid-de-Corbeau dont bénéficient présentement tous les céréaliculteurs des Prairies, qu'ils exportent leurs grains ou bien qu'ils les écoulent sur le marché intérieur.

Notre organisme n'a jamais cessé de consacrer une bonne part de ses ressources au "mode de paiement" et aux moyens de résoudre les problèmes majeurs mentionnés ci-dessus. Nous sommes bien aise de pouvoir signaler au comité qu'une certaine mesure de consensus a été atteinte à propos du mode de paiement, entre les principaux organismes agricoles et le gouvernement de l'Alberta.

Notre organisme est d'avis que la proposition dite "Double 80" vaut la peine d'être prise en considération. Mais elle comporte un traquenard: il faudrait des rentrées constantes d'à peu près 30 millions de dollars par an pour contrer la réduction d'une partie de la subvention du Nid-de-Corbeau. Le ministre des Transports avait d'abord promis \$400 millions pour les rajustements agricoles, puis il a rabaisé cela à \$204 millions, et maintenant le projet de loi ne prévoit rien du tout. Un engagement de \$30 millions par an équivaldrait à environ \$300 millions au comptant, soit la moyenne des deux sommes promises.

De toute façon, la proposition dite Double 80 dissipe l'incertitude que nous avons à propos des versements à l'acre proposés par Gilson. Elle ne désavantagera pas les exploitations de grand rapport qui ont de grandes quantités de grain à écouler, elle tient compte de la mise en culture de nouvelles terres, elle dédommage ceux qui vendent sur place ou donnent leur grain à leurs bestiaux, etc. Nous comptons que d'autres organismes vous mettront au courant des détails de son fonctionnement; aussi, nous n'en dirons pas plus pour le moment.

Au début de notre mémoire, nous avons fait valoir notre volonté inébranlable de trouver le moyen de mettre fin à l'incidence négative des taux de transport tenus artificiellement bas pour les grains fourragers et les oléagineux travaillés par les transformateurs des Prairies. Si la subvention du Nid-de-Corbeau est versée aux chemins de fer, comme le propose l'article 55, il faudra absolument remédier aux altérations des prix des grains et oléagineux dans la région des Prairies.

Nous sommes persuadés que nous avons mis au point une bonne méthode qui permettra d'éviter la plupart de ces altérations. Veuillez vous reporter à l'Annexe A (ci-jointe), qui donne la solution que nous proposons.

L'INDEMNITÉ CN

D'après les calculs de Snavelly, le CN devrait toucher environ \$3.4 millions pour la distance supplémentaire d'Edmonton à Prince Rupert et Ridley Island comparativement à la distance qui sépare Edmonton de Vancouver. Nous n'arrivons pas à comprendre pourquoi le bill stipule que ce devrait être \$14 millions pour 1983-84 et plus loin, pour les autres années-récoltes, la question est renvoyée à la Commission. Nous sommes d'avis qu'en plus de la distance, de nombreux facteurs, absence de congestion, temps de retour, etc. devraient être étudiés par la Commission aux termes des dispositions de l'article 56(4) du projet de loi, afin de pouvoir calculer le montant de l'indemnité.

PARTIE IV

L'EXAMEN

Nous sommes ravis de l'occasion qu'offre le projet de loi (Article 59) d'examiner et de jauger son utilité, surtout en ce qui a trait aux accomplissements de ceux qui participent aux transports et de calculer le coût réel du transport du grain. Nous serons mieux en mesure de juger de l'à-propos de certaines parties, y compris notre propre suggestion qui, si on l'accepte, devrait permettre d'atténuer les altérations du prix du grain, ou encore toute méthode de versement que l'on pourrait adopter.

Nous sommes contents aussi que le ministre ait promis de prendre des mesures de sauvegarde en mettant le tarif de transport au diapason du prix du grain. Dans notre lettre au ministre des Transports, datée du 10 mars, nous lui faisons valoir que le coût net maximum du transport ne devrait pas dépasser 8% de la moyenne pondérée à long terme du prix des six produits récoltés.

Nos membres voient le "filet de sûreté" comme la meilleure sauvegarde qu'ils puissent avoir, quelle que soit la combinaison de facteurs qui servira à le créer et à le maintenir en vigueur.

Au sujet de la remise en service des embranchements, nous sommes heureux que le ministre ait promis d'étudier la question en 1985-86, mais nous sommes un peu déçus que le bill n'en fasse pas mention et aussi de constater que les crédits que le gouvernement octroie pour la remise en service sont inférieurs aux besoins, calculés d'après la méthode Gilson. Nous voudrions qu'on nous donne la certitude que le programme de remise en service des lignes d'embranchement reviendra sur le tapis en 1985-1986.

CONCLUSION

Nous osons espérer que le comité comprend bien qu'Unifarm se préoccupe non seulement de l'amélioration du système de transport et de manutention des grains, mais aussi de l'altération des prix des grains fourragers et des oléagineux qu'achètent les utilisateurs des Prairies. Encore une fois, nous demandons au comité de veiller à ce que le bill C-155 dissipe une fois pour toutes cette préoccupation.

Le président,

Stan Bell.

APPENDICE «TRPT-58»

VERS UNE SOLUTION D'ENSEMBLE

EXPOSÉ À L'INTENTION DU

COMITE DES TRANSPORTS DE LA

CHAMBRE DES COMMUNES

RELATIVEMENT À LA

LOI SUR LE TRANSPORT

DU GRAIN DE L'OUEST

PROJET DE LOI C-155

L'ASSOCIATION CHARBONNIÈRE CANADIENNE
301, 1000 8 Ave. S.W.
Calgary, Alberta T2P 1J4

INTRODUCTION

Après des années de délibérations concernant les réformes nécessaires au réseau de transports ferroviaires de l'ouest du Canada, le gouvernement fédéral a présenté au Parlement le projet de loi C-155, qui doit constituer la base d'une solution d'ensemble au problème. Cette loi proposée rendrait les revenus ferroviaires provenant du transport du grain plus conformes aux frais réels et, par conséquent, elle augmenterait la capacité des chemins de fer de produire les capitaux nécessaires à l'expansion et à l'amélioration de leurs réseaux.

L'Association charbonnière canadienne juge qu'il est indispensable d'établir un nouveau régime de transport afin de procurer aux chemins de fer la rémunération et l'encouragement nécessaires pour assurer la santé et l'efficacité de l'exploitation. L'association accueille les initiatives gouvernementales et recommande des mesures à prendre, qui devraient permettre aux chemins de fer de passer immédiatement à leurs projets d'expansion et de modernisation. Le délai d'exécution nécessaire à la réalisation des projets d'expansion importants dans le cas des chemins de fer est généralement de quatre à six ans. Si les travaux ne sont pas entrepris au cours de 1983, une contrainte imminente de la capacité pourrait miner la crédibilité du Canada en tant que fournisseur digne de confiance pour l'exportation de toutes les denrées en vrac. Le défaut de passer cette loi proposée à ce moment si critique entraînerait des conséquences dévastatrices pour tous les expéditeurs de denrées en vrac, y compris les producteurs de grains.

Le charbon dans l'économie canadienne

Une industrie charbonnière saine accompagnée d'autres industries énergétiques, y compris le secteur agricole, forment l'armature de l'économie de l'ouest du Canada. Elle est importante au bien-être social et économique du Canada dans son ensemble.

On peut comprendre la valeur du charbon en tant que denrée d'exportation aujourd'hui par la contribution qu'elle apporte à la balance des paiements internationale. D'une origine modeste en tant que denrée d'exportation, le charbon a progressé au point où, en 1982, les exportations de charbon étaient évaluées à 1,2 milliard de dollars, et le charbon a aidé de façon positive la balance des paiements du Canada pendant deux années de suite. En 1981, les paiements versés à tous les échelons de gouvernement se sont chiffrés bien au-delà de 115 millions de dollars, y compris des impôts de 50,1 millions de dollars* au gouvernement fédéral, des impôts et redevances de 58,3 millions de dollars* aux provinces, en plus de plusieurs millions de dollars de taxes aux municipalités. Ces sommes jouent un rôle important dans la fourniture des services qu'exigent du gouvernement tous les Canadiens.

L'élément qui est peut-être le plus avantageux au Canada est l'emploi direct et indirect que produit l'industrie charbonnière. En 1981, l'emploi direct dans l'industrie charbonnière comptait pour environ 11 200 emplois*. Si l'on se sert d'un effet multiplicateur de 4,5 (utilisé par la commission albertaine de la conservation des ressources énergétiques), l'activité des retombées avait produit 50 400 emplois de plus en dehors de l'industrie.

De plus, entre 1970 et 1982, l'industrie charbonnière a investi 4,45 milliards de dollars dans la construction de nouvelles mines et d'usines de traitement du charbon, ce qui constituait une importante contribution à l'expansion économique du Canada.

A tous les points de vue, le bien-être économique et social du Canada est stimulé par une industrie charbonnière saine, une industrie qui dépend essentiellement d'un réseau de transports ferroviaires efficace. Mais l'amélioration du réseau de transport ne constitue qu'une partie seulement de l'avantage économique et social total que produirait l'adoption du projet de loi C-155 du gouvernement fédéral.

L'engagement des chemins de fer à mettre à exécution un programme d'amélioration de 16,5 milliards de dollars favorisera l'expansion économique de l'Ouest canadien en créant des emplois et des retombées économiques, et il stimulera la reprise économique à la grandeur du Canada. Les travaux de construction et de fabrication des chemins de fer produiront environ 375,000

* Statistique Canada, Division des industries manufacturières et primaires

personnes-années d'emploi à travers le Canada. La tarification révisée des frais de transport renforcera et diversifiera, le moment venu, l'agriculture de l'Ouest canadien, tandis que des initiatives complémentaires mettront en valeur le progrès de l'agriculture au Canada au cours de la prochaine décennie.

Une crise imminente de capacité

L'industrie charbonnière canadienne a évolué pour devenir un fournisseur international important au cours des dix dernières années. Cette croissance rapide des exportations de charbon, de même que des autres exportations de denrées en vrac, a imposé des exigences considérablement accrues au réseau des transports ferroviaires de l'Ouest. Au même moment, il est entendu que les capitaux nécessaires à l'expansion des usines ne sont pas venus des bénéfices. Cela est dû en grande partie aux pertes subies pour le transport du grain à un coût inférieur au coût réel. Ce manque de revenus a créé un écart important entre ce que les chemins de fer ont besoin de faire et ce qu'ils ont les moyens de faire.

Les chemins de fer ont besoin de faire de très gros investissements pour étendre et moderniser leurs réseaux, ainsi que pour mettre au point une nouvelle technologie pour s'occuper des besoins présents et futurs. Si l'on permet aux chemins de fer de subir ces pertes, il leur deviendra impossible de financer ces investissements, et cela pourrait entraîner un rationnement de la capacité. Ne pas être en mesure de réaliser ce programme d'expansion projeté nuirait énormément à la réputation du Canada en tant qu'exportateur digne de confiance, et cela aurait des conséquences dévastatrices sur l'économie canadienne.

En août, l'on a constaté d'une manière alarmante que la capacité projetée de transport en vrac pourrait ne pas être disponible et qu'un rationnement pourrait devenir nécessaire, et cela a entraîné la formation du groupe d'étude sur la crise du transport de grains au Canada (Task Force on Canada's Crisis in Grain Transportation). Il se composait d'expéditeurs en vrac importants, y compris trois groupes agricoles qui partageaient les mêmes inquiétudes. Il avait pour but d'assurer que les chemins de fer puissent obtenir des revenus suffisants pour répondre aux besoins de capacité de tous les produits d'exportation. Le groupe d'étude a jugé qu'il était nécessaire de mettre en place une solution d'ensemble pour remplacer les solutions ad hoc et temporaires du passé.

La réduction actuelle et à court terme de la demande de certaines denrées d'exportation, à cause de la récession mondiale, ne diminue d'aucune façon l'urgent besoin d'augmenter la capacité des chemins de fer pour l'avenir. Une augmentation des facilités de transport est nécessaire pour satisfaire aux extrapolations même modestes de la hausse des exportations des denrées en vrac.

L'Association charbonnière canadienne extrapole que les 15,5 millions de tonnes métriques de charbon transportées par voie ferrée vers l'ouest en 1982 doubleront à 31,0 millions de TM d'ici 1985 et qu'elles triperont presque d'ici 1990 à 46,0 millions de TM. Cela peut signifier jusqu'à 100,000 nouveaux emplois à l'intention des Canadiens. Avec l'augmentation des exportations de grain, de potasse, de soufre et d'autres produits, les chemins de fer dont face à une expansion cruciale de leur charge totale de transport en vrac d'ici la fin de la présente décennie.

Une tarification juste

Les revenus actuels que touchent les chemins de fer en frais de transport du grain vieux de 86 ans, entravent l'évolution d'un réseau de transports ferroviaires rentable et efficace. Si les chemins de fer désirent se procurer les capitaux nécessaires, des taux suffisants doivent être exigés pour toutes les denrées. Il n'y a pas de justice ni de sens économique dans un acte législatif qui garde le prix d'une denrée aux niveaux de 1897, alors que tous les autres paient les tarifs de 1983.

Les frais moyens que paie l'industrie charbonnière pour le transport par voie ferrée correspond à cinq fois les frais établis par la loi pour le grain, cela sur la base du revenu par tonne/km. De plus, entre 1970 et 1982, les frais du transport du charbon par voie ferrée ont augmenté de plus de 300 pour cent, ce qui dépasse de beaucoup le taux d'inflation de l'indice des prix à la consommation pendant la même période.

Les frais de transport par voie ferrée varient de 25 à 40 pour cent du prix de vente FAB du charbon canadien. Ce prix de vente est déterminé en grande partie extérieurement par le marché international très concurrentiel, et cette idée fausse très répandue qu'une augmentation des frais de transport peut être passée automatiquement au client n'est tout simplement pas vraie. L'industrie charbonnière paie présentement des frais compensatoires pour le transport, soit le maximum permis par des prix concurrentiels. L'industrie ne s'attend pas à ce qu'une augmentation de la compensation aux chemins de fer pour le transport du grain réduise les frais de transport du charbon. Cependant, elle s'attend à ce que des frais de transport constants en coût réel, avec des augmentations raisonnables, puissent être établis, si chaque denrée paie ses propres frais.

La concurrence sur les marchés mondiaux

Malgré de nombreux obstacles, l'industrie charbonnière a été en mesure de se bâtir une réputation pour la fidélité de ses approvisionnements et leur livraison. Cet important élément de succès peut être attribué en partie à un réseau de transports ferroviaires très raffiné, et à des installations de

manutention du charbon de renommée mondiale aux ports de mer du Pacifique. Par conséquent, il est très important que le réseau de transport soit en mesure d'accepter les volumes de transport grandissants, tout en assurant sa propre subsistance à long terme.

Le charbon canadien, comme la plupart des autres denrées d'exportation en vrac, est situé loin des ports de mer. Environ 1200 km séparent les mines de charbon de l'ouest des dépôts de charbon. Ce long trajet en terrain montagneux et souvent dans des conditions climatiques difficiles constitue définitivement un désavantage pour le fournisseur canadien.

En comparaison, trois concurrents importants transportent leur charbon sur une distance beaucoup plus courte et des routes ferroviaires plus faciles. Les mines de l'Australie, le principal concurrent du Canada, sont situées à de 100 à 300 km du port. Pareillement, les distances moyennes par voie ferrée entre la mine et le port en Afrique du Sud et aux Etats-Unis correspondent à environ la moitié des distances canadiennes. Parce que les frais de transport par voie ferrée au Canada comprennent un pourcentage si élevé du prix de vente FAB du charbon, l'importance de ce désavantage est nettement évidente.

L'industrie charbonnière canadienne doit endosser des fardeaux considérables, à cause des grandes distances et des conditions difficiles d'extraction en montagne. Elle ne peut tout simplement pas accepter le fardeau supplémentaire d'un réseau ferroviaire bloqué, incapable de satisfaire aux exigences qui lui sont imposées.

SOMMAIRE ET CONCLUSION

L'avenir du Canada en tant qu'exportateur de denrées en vrac peut être sérieusement menacé par l'incapacité des chemins de fer de satisfaire aux exigences de capacité qui lui sont imposées. Un réseau de transports ferroviaires insuffisant constitue un obstacle important à la continuation de la croissance économique de l'Ouest canadien, et du Canada dans son ensemble. L'Association charbonnière canadienne incite le gouvernement à adapter la loi proposée. Elle partage les inquiétudes d'autres expéditeurs qui voudraient que les chemins de fer commencent leurs projets d'expansion immédiatement, dès l'adoption de ce projet de loi. Le projet de loi devrait comporter des stipulations pour assurer que cela se produise.

Quelques tarifications existantes ne procurent pas aux chemins de fer des revenus suffisants, ou des stimulants, pour améliorer leur réseau ferré, ni pour leur permettre de s'occuper des besoins futurs de transport. L'industrie charbonnière s'est bâtie une réputation pour une livraison sûre, malgré les conditions d'extraction difficiles et la distance jusqu'au port de mer. Il s'agit d'un avantage pour l'industrie sur un marché où la concurrence est acharnée, et ce la pourrait aider à ouvrir de nouveaux marchés; mais seulement

si l'on conserve cette réputation. La valeur grandissante de cette denrée pour l'économie canadienne peut être comprise par l'importante contribution que l'industrie charbonnière apporte aux impôts et aux redevances gouvernementales, à la masse salariale canadienne et à l'expansion économique. Il ne faut pas perdre cette occasion d'assurer un avenir sain aux principales industries d'exportation au Canada et de stimuler la reprise économique à la grandeur du Canada.

En tant que dernière observation, nous aimerions apporter notre opinion sur la méthode de paiement de la section de ce projet de loi qui a trait à l'avantage du tarif du nid-de-corbeau. Bien que nous sommes consciencieusement restés à l'écart de toute négociation relative au paiement de ces sommes, nous croyons que les avantages réels de l'efficacité d'un nouveau régime de transports ferroviaires ne peuvent se réaliser que lorsque tous les paiements seront versés aux producteurs. C'est à ce moment-là et seulement à ce moment-là qu'ils auront le choix de décider comment ils veulent expédier leurs produits et quels sont les rendements qu'ils espèrent des dollars qu'ils dépensent.

APPENDICE "TRPT-59"

COMPTE-RENDU DE ALBERTA CATTLE COMMISSION
PRESENTÉ AU COMITÉ PERMANENT DU TRANSPORT
ET CONCERNANT
LE PROJET DE LOI C-155 - LOI VISANT À
FACILITER LE TRANSPORT DU GRAIN ET MODIFIANT
CERTAINES LOIS EN CONSÉQUENCE

AOÛT 1983

Proposition de "Alberta Cattle Commission" concernant le projet de loi C-155 - Une loi visant à faciliter le transport du grain et modifiant certaines lois en conséquence.

RESUME

Dans ce résumé, Alberta Cattle Commission représentant 37,000 producteurs de bétail, essaie d'établir les points suivants:

1. - Bien que nous soyons disposés à soutenir les propositions du Dr Gilson, qui sont un compromis, nous sommes absolument opposés au projet de loi tel qu'il est actuellement présenté à moins de modifications importantes. A notre avis, ce projet de loi est mauvais pour les prairies et pour l'ensemble du Canada.
2. - Les études menées par le Gouvernement Fédéral ont démontré que le paiement de la subvention gouvernementale directement aux producteurs était la bonne solution, or le Gouvernement en a décidé autrement à cause de raisons politiques et à cause des pressions exercées par le Québec.
3. - Que l'industrie bovine est le plus important secteur agricole en Alberta ayant des retombées très avantageuses pour la province. Il faut ajouter que la production de boeufs de boucherie dans les prairies assure au Canada des avantages commerciaux.
4. - Que le prix du grain et les coûts de transport du grain et de la viande sont des facteurs importants de la position concurrentielle de l'industrie bovine des

prairies vis-à-vis des autres régions du Canada et des Etats-Unis. Si les tarifs du grain sont protégés de l'inflation et subventionnés en partie par le Gouvernement et si les tarifs de viande et des bestiaux n'ont aucune protection, les prairies n'exporteront en fin de compte que du grain.

5. - Historiquement, le tarif du Corbeau a eu pour effet de destabiliser les prix du grain des prairies et par conséquent, la production de bétail. Ceci a eu une répercussion importante sur notre production, nos systèmes de transformation et de commercialisation. Récemment, l'augmentation rapide des coûts de transport de la viande et le tarif fixe du grain ont créé un désavantage croissant pour nos producteurs de viande.
5. - Que le projet de loi C-155, du fait qu'il efface les contraintes qui existent dans notre système d'exportation du grain, augmentera de beaucoup le prix relatif du grain des prairies et endommagera de plus, l'industrie des bestiaux.
7. - Le résultat immédiat du projet de loi C-155 aura un effet négatif dans les investissements dans l'alimentation du bétail, la transformation de la viande et les secteurs de service de l'industrie bovine. Avec le temps, la disparité tarifaire pourrait diminuer l'alimentation du bétail, la transformation de la viande et les secteurs de service de 60% par rapport aux niveaux actuels de

production - ce qui se traduirait par une perte de près de 1.5 milliard de dollars et de 6,000 emplois pour l'économie de l'Alberta.

8. - Qu'au-delà de son effet sur les bestiaux des prairies et sur les secteurs agricoles, le projet de loi C-155 aura aussi d'autres répercussions désastreuses y compris:
- (a). Une plus grande balkanisation du Canada à cause du mécontentement politique et des programmes provinciaux de compensation.
 - (b). Un effet négatif sur l'économie canadienne à cause d'une diminution de l'alimentation et de la transformation des produits du grain et une augmentation des exportations du grain et des graines oléagineuses à l'état brut.
 - (c). Les prix des aliments canadiens seront plus élevés à cause d'une subvention d'exportation pour les plus importantes denrées de base (grain et graines oléagineuses) dans notre système de production alimentaire.
 - (d). Le fait que les producteurs seront incités et même forcés à maintenir un système de production de grain pour l'exportation, qui s'est révélé nuisible pour la plupart des sols des prairies, endommagera sérieusement notre production agricole dans les prairies.

9. - Que bien que nous comprenions les inquiétudes légitimes des représentants du Québec pour sauvegarder les intérêts de leurs producteurs, on se rend compte maintenant que les arguments qu'ils ont avancés contre le rapport du Dr Gilson ne sont pas fondés et que leur vrai but était de forcer le Gouvernement à prendre des mesures qui appauvrirait la production de bestiaux et les secteurs agricoles de l'Ouest.

INTRODUCTION

Alberta Cattle Commission profite de cette occasion pour partager ses points de vue concernant cet important projet de loi. C'est probablement le plus important projet de loi touchant l'agriculture canadienne et l'Ouest du Canada en général qui est présenté au Parlement depuis plusieurs années. Il est probable qu'aucun autre programme législatif, dans l'histoire canadienne, n'ait subi un examen si minutieux, ni fait l'objet d'un tel débat public. Alberta Cattle Commission fut l'un des premiers organismes agricoles à indiquer les problèmes créés par la baisse du tarif vis-à-vis des coûts, au début de la décennie des années 70 - surtout pour les engraisseurs de bétail qui ressentirent l'effet de la baisse du tarif sur les prix d'engraissement dans les Prairies. Nous avons, depuis, essayé de modifier la structure du tarif afin d'éliminer ces déséquilibres tout en étant acceptable aux producteurs de grain. Nous appuyions le compromis Gilson et étions prêts à soutenir les amendements consécutifs à la déclaration du Gouvernement faite le 4 février de cette année.

Nous sommes, cependant, entièrement contre le projet de loi C-155. Le versement de subventions gouvernementales aux organismes ferroviaires sera, à notre avis, désastreux pour notre industrie, pour l'avenir de l'Ouest du Canada et éventuellement pour tout le Canada. Nous justifierons nos inquiétudes dans ce rapport. Nous présentons notre rapport dans les chapitres suivants:

L'historique de la question du tarif du Corbeau

L'industrie de bovins de boucherie en Alberta

La connexité entre la fixation du prix du grain et la production bovine

L'effet du tarif du Corbeau sur la production du bétail dans les prairies

L'effet du projet de loi C-155 sur la production du bétail dans les prairies

Quelques implications générales du projet de loi C-155

Quelques observations sur les réticences du Québec

Les modifications proposées au projet de loi C-155

Résumé

RESUME HISTORIQUE DE LA QUESTION DU TARIF DU CORBEAU

Bien que vous puissiez ne pas être d'accord avec notre interprétation du résumé historique de la loi actuelle, nous pensons qu'il est important que vous compreniez nos vues et, par conséquent, notre prise de position. Tout d'abord, il faut reconnaître que le tarif du Corbeau est et a été toujours un programme de développement et non un programme de transport, et

que lorsque le tarif a été présenté en 1897 et légiféré en 1925, il n'était aucunement question d'en faire un tarif plus bas que les coûts mais plutôt une mesure de protection contre le monopole de la fixation des prix des organismes ferroviaires. Ce n'est que vers la fin de la décennie des années "50" que le niveau réglementaire du tarif commença à baisser par rapport aux coûts réels. Depuis, il a, bien sûr, diminué rapidement et selon les propositions relatives au projet de loi C-155, les producteurs ne paient actuellement qu'un cinquième du coût réel de transport du grain réglementaire à des fins d'exportation. Cet état de fait a créé trois problèmes difficiles. En premier lieu, les problèmes financiers des organismes ferroviaires - ces problèmes diminuent de façon importante leur capacité à maintenir leur système et à faire des investissements nécessaires pour améliorer et agrandir ce même système. En second lieu, du fait du manque de flexibilité du tarif, il ne pouvait s'appliquer à d'autres types de transport et n'encourageait ni l'organisation rationnelle ni l'innovation, nous avons mis en place un système de transport et de manutention du grain extrêmement cher et inefficace dans les Prairies. En troisième lieu, le tarif bas de certaines matières premières a empêché la diversification des méthodes de culture et des récoltes dans l'Ouest, et a aussi sérieusement entravé le développement agricole et la production de bétail - qui dépend en grande partie du grain. C'est ce dernier point qui inquiète le plus notre organisme.

Lors des auditions de Dr Gilson, ceux présents étaient d'accord à ce que ces trois problèmes fassent l'objet d'un débat. Après des études profondes, le Dr Gilson a conclu - et nous étions presque tous d'accord - que la seule façon de faire face à ces trois problèmes était de verser toute indemnité gouvernementale aux producteurs et de laisser à ces derniers le choix de leur culture et de leur marché. Le producteur paiera donc la plus grande partie des coûts de transport du grain et commencera à exercer des pressions sur le système - choisissant d'autres types, demandant des améliorations et même décidant de vendre sa récolte par d'autres moyens tels que le bétail. Néanmoins, le Dr Gilson, a également suggéré que les producteurs et le système de transport et de manutention du grain bénéficient d'une période de temps afin de s'adapter à ce nouveau régime; il a proposé par conséquent, un système de paiement par étapes où la subvention gouvernementale sera en premier lieu versée à 100% aux organismes ferroviaires mais avec le temps un pourcentage croissant ira directement aux producteurs. Ceux présents aux auditions du Dr Gilson se sont accordés à dire que cette proposition méritait d'être débattue avec leurs constituants. Notre organisme se rend compte que le système par étapes implique que le déséquilibre des prix du grain pour l'industrie bovine ne s'effacera qu'avec le temps, néanmoins nous faisons un compromis en acceptant la proposition. Le problème de "Prairie Wheat Pools" (Coopérative de blé des prairies) est dû à la position radicale qu'elle a prise en public durant quelques temps, autrement dit que

tous les paiements devaient être versés aux organismes ferroviaires. Et elle s'est trouvée incapable de se détacher de cette prise de position - bien qu'elle ait publiquement reconnu que les paiements aux organismes ferroviaires ont été la cause de déséquilibres graves dans la production agricole et de dégâts importants dans l'industrie du bétail. Les Coopératives ont présentés leur propre proposition visant à éliminer la disparité du prix des céréales fourragères connue sous le nom de Caisse de Péréquation Tarifaire de l'Ouest. Toutefois, cette proposition n'a pas su l'appui ni des producteurs de grain ni des producteurs de bovins, ni du Gouvernement.

Depuis, la situation continue à se détériorer. Les Coopératives, en vue de contrer l'appui que recevaient les propositions du Dr Gilson dans les prairies, ont mené une importante campagne à leur encontre et ont également cherché à s'assurer le soutien des associations agricoles de l'est du Canada en disant que la croissance de la production bovine dans l'ouest du Canada serait néfaste aux producteurs de l'Ontario, du Québec et des Maritimes. Les Coopératives ont trouvé un allié bien disposé chez les fermiers du Québec et surtout chez le Gouvernement du Parti Québécois qui, pour des raisons personnelles, utilise cela contre le Gouvernement Fédéral. Il est toutefois significatif que les organisations de bétail et que le gouvernement de l'Ontario aient indiqué, qu'en ce qui les concernait, ils ne voyaient aucune menace dans les propositions du Dr Gilson et qu'ils les jugeaient justes et équitables. Ceci

est le résultat d'études approfondies menées par le Gouvernement Fédéral pour analyser les répercussions des propositions du Dr Gilson dans l'est et l'ouest du Canada. Ces études indiquent qu'il n'y a presque pas de répercussions dans le centre et dans l'est du Canada.

Toutefois, au mois de février de cette année, le gouvernement a cédé de créer plus de moyens de protection dans le projet de loi visant à apaiser l'inquiétude de l'industrie bovine du Québec et à adoucir l'opposition des Coopératives. Ceci échoua car l'opposition continua à s'intensifier et au mois de mai de cette année, le gouvernement capitula totalement face aux demandes de son comité électoral québécois, aidé par les coopératives de blé, et décida que toutes les subventions devraient être versées directement aux organismes ferroviaires.

Nous sommes d'avis que cette décision est désastreuse. Nous avons maintenant entièrement perdu deux des trois objectifs de la réforme du Corbeau. Premièrement, il n'y aura presque plus d'occasions d'innover ou de rendre le système plus efficace et nous continuerons à entretenir et à développer cet énorme éléphant blanc coûteux et inefficace que nous appelons notre système de transport de grains. Deuxièmement, nous avons éliminé presque tout le potentiel de développement économique et de diversification dans l'ouest du Canada. En fait, il y a des chances que les industries agricoles et bovines soient en bien plus mauvaise situation sous le nouveau régime. Dans une certaine mesure, notre industrie d'engraissement du bétail dans les prairies

a été protégé de l'effet du bas tarif du Corbeau par des contraintes dans notre système ferroviaire et par notre incapacité à exporter tout le grain que nous cultivons. Quand les améliorations majeures effaceront ces contraintes, les producteurs de bétail de l'ouest seront exposés à la subvention d'exportation et avec le temps, feront faillite. Nous sommes d'avis que d'ici 7 ans la production bovine dans l'ouest du Canada chûtera de 60% - une perte de 600 millions de dollars en production, de plus de 6,000 emplois dans le secteur d'empaquetage seulement et un revenue de 1.5 milliard de dollars.

L'INDUSTRIE DE BOVINS DE BOUCHERIE EN ALBERTA

Alberta Cattle Commission est instituée sous la Loi Provinciale afin de représenter 37,000 producteurs de bétail en Alberta et fonctionne sous le contrôle de 90 délégués et de 15 directeurs élus par tous les producteurs de la Province. En 1982, 63% des fermes en Alberta possédaient des boeufs de boucherie. L'Alberta produit 38% des boeufs et 40% du bétail abattu au Canada; les ventres du boeufs de boucherie représentent près de 40% de tout le revenue en espèces des fermes dans la Province. Le tableau 1 indique la moyenne des reçus en espèces des fermes pour des produits choisis en Alberta durant la période 1978-1982. Au niveau du traitement, l'Alberta a 15 usines d'empaquetage de viande de boeuf employant près de 6,000 personnes et ayant des envois de près de 1.5 milliard de dollars par an. En plus, l'industrie du bétail est servie par 77 usines

d'engraissement employant 1,000 personnes, par 30 marchés de ventes aux enchères employant près de 500 personnes et par un très grand secteur de service comprenant des compagnies d'approvisionnement, des firmes de transport, des usines etc... On estime qu'en Alberta, il y a un facteur de multiplication de 4 pour chaque dollar de bovin vivant produit.

TABLEAU 1 REVENUE MOYEN AGRICOLE EN ESPECES EN ALBERTA
DE PRODUITS SELECTIONNES 1971-1980

	<u>\$ Million</u>	<u>%</u>
Blé	369	20
Orge	194	10
Canola	153	8
Bétail et veaux	687	37
Porcs	131	7
Industrie laitière	89	5
Total des reéus en espèces	1,868	

D'un point de vue national et international, l'Alberta expédie 74% de sa production bovine vers d'autres régions du Canada et des Etats-Unis. 55% de ces expéditions sont pour le Québec, 30% pour la Colombie-Britannique et les autres 15% pour d'autres régions du Canada et des Etats-Unis. Le total des ventes canadiennes de boeuf et de viande de boucherie pour les Etats-Unis en 1982 s'élevait à 358 millions de dollars et l'Alberta fournit près de 35% de ce montant - ou 125 millions de dollars par an.

La valeur totale des expéditions de boeufs, de boeufs de boucherie et des dérivés vers l'extérieur de la province en 1982 est estimée à 1.4 milliard de dollars.

Durant les deux dernières années, l'Alberta a agrandi son marché pour les boeufs et les produits de boeufs. Des augmentations rapides dans les coûts de transport de boeuf vers le marché du Québec, ont rendu d'autres marchés plus attrayants. Des volumes croissants de boeufs et de boeufs de boucherie sont vendus pour l'ouest des Etats-Unis (les ventes de bétail abattu ont augmenté de durant les deux dernières années). De plus, un petit mais important marché se développe au Royaume-Uni pour le boeuf albertain. On prévoit des augmentations de ventes dans les marchés des pays riverains du Pacifique et pour les dérivés dans la C.E.E. et aux Etats-Unis.

LA CONNEXITE ENTRE LA FIXATION DU PRIX DU GRAIN ET LA PRODUCTION BOVINE

Les rapports existant entre la grain et la bétail sont étroits et très importants dans les prairies. Non seulement les céréales fourragères fournissent la base de tous les systèmes d'engraissement du bétail dans les prairies - boeufs de boucherie, porcs, industries laitières, volailles - mais l'ensemble des cultures et le système de mise en valeur des fermes est déterminé par les bénéfices de la production de bétail, de graine oléagineuse et de grain. En Alberta, 56% de notre production céréalière se compose de céréales fourragères et 60% ou 4.5 millions de tonnes de cela est utilisé dans la province.

On estime qu'en 1980/81, nos 20 plus grands parcs d'engraissement ont consommé près de 320,000 tonnes de céréales équivalent à la totalité des achats de l'Italie qui était notre 3ème plus grand marché outre-mer, cette même année. En gros, il est certain que le marché domestique de céréales fourragères est non seulement un marché d'un volume très important mais a toujours été bien plus stable dans la domaine des prix et des volumes que la marché d'exportation.

Du point de vue de production bovine, les céréales sont à la base de l'engraissement du bétail; elles constituent près de 75% des coûts d'un parc d'engraissement. Dans les secteurs veau/vache, les grains ont moins d'importance, étant surtout utilisés dans les rations d'hiver et pour compléter la fourrage grossier. On accepte généralement qu'il faut 70 boisseaux d'orge pour élever un bouvillon de la naissance au poids d'abattage. Pour toute l'industrie bovine en Alberta cela représente une consommation annuelle de 2.2 millions de tonnes métriques en 1981. Il faut, toutefois, reconnaître que le prix des grains affecte tous les prix d'alimentation dans les prairies - le foin, l'ensilage et même les coûts de pâturages. Tout changement artificiel dans les prix de grains se reflète par conséquent dans toute la chaîne d'alimentation.

L'EFFET DU TARIF DU CORBEAU DANS LA PRODUCTION DU BETAIL DANS LES PRAIRIES

Il est sûr que l'effet d'un tarif de transport de céréales artificiellement bas augmentera le prix des céréales dans les prairies. Nous pensons que jusqu'à la fin de la décennie des années "50" le tarif n'a presque pas eu d'effet sur l'approvisionnement en céréales et sur les prix. Dès que le tarif a commencé à être plus bas que le coût, l'effet ensuivi a été la destabilisation des prix des céréales dans les prairies. Dans les périodes de grande production et de mauvais marchés mondiaux, les contraintes, dans le système, créées par le bas tarif ont favorisé des excédents de céréales et des bas prix de céréales dans les prairies et ont poussé les producteurs de grain à devenir producteurs de bétail. Réciproquement, quand la production céréalière est faible et est facilement exportée, le bas tarif a artificiellement créé des prix élevés pour les céréales des prairies et a eu tendance à décourager les producteurs de bétail à continuer. Par conséquent, nous avons développé une industrie de bétail très irrégulière dans les prairies, et ceci a de grandes répercussions sur les secteurs de service et de traitement ainsi que sur nos programmes de développement de la commercialisation. On pourrait également avancer que la production irrégulière de bétail des prairies a été un facteur important dans l'intérêt que les producteurs de bétail du Canada portent pour les programmes de gestion d'approvisionnement. Toutefois, durant les dernières années, l'inflation et les coûts en capital élevés d'alimentation

du bétail et les augmentations très rapides des coûts de transport de la viande, le tarif bas est devenu un facteur de découragement pour l'alimentation du bétail et surtout pour la production porcine dans les prairies. Le tableau 2 indique le taux d'augmentation de la carcasse de boeuf expédiée de l'Alberta vers le Québec durant la période 1974-1983. On y voit aussi les coûts actuels vers d'autres marchés.

TABLEAU 2. COUTS D'EXPEDITION DU BOEUF DE L'ALBERTA
 VERS DES MARCHES VARIES

Lethbridge à Montréal:

1er Jan. 1974	\$ 3.50 per cent livres
---------------	-------------------------

1er Jan. 1983	\$ 9.02 per cent livres
---------------	-------------------------

Taux d'augmentation par an	18%
----------------------------	-----

Coût total du transport du boeuf vers Montréal (1983)	12.50
---	-------

Coût équivalent vers Seattle	6.20 (Can.) per cent livres
------------------------------	-----------------------------

Coût équivalent vers Sans Francisco	8.50 (Can.) per cent livres
-------------------------------------	-----------------------------

En termes plus simples, il ne faut pas oublier que les viandes de porc et de boeuf ne sont que des produits dérivant du grain. Si la coût de transport d'un produit brut est fixé à un tarif bas, ou si il est protégé contre l'inflation, et si les tarifs du produit traité ne sont pas protégés, le produit, en fin de compte, reviendra à l'état brut. Ce genre de politique - qui décourage en fait le traitement local - est assurément contraire aux intérêts de l'économie canadienne.

L'EFFET DU PROJET DE LOI C-155 SUR LA PRODUCTION DE BETAIL DANS LES PRAIRIES

Nous pensons que la promulgation de la loi C-155 dans sa forme présente, selon laquelle le Gouvernement paiera tous les déficits existants de près de 22 dollars par tonne aux organismes ferroviaires et paiera également toutes les augmentations dues à l'inflation jusqu'à un certain niveau, également aux organismes ferroviaires, aura un effet néfaste sur l'économie du bétail dans les prairies. Ceci est confirmé par les études profondes menées par le Gouvernement Fédéral, dans lesquelles il est dit qu'en appliquant les propositions Gilson, la valeur réelle de la production bovine dans l'Ouest du Canada augmenterait de près de 808 millions de dollars en 1990 comparé à la solution de "Paiement aux organismes ferroviaires".

Toutefois, selon la législation en vigueur à la Chambre, nous estimons qu'en 1991/92, les utilisateurs de grain dans les prairies, payeront une somme supplémentaire de 32 dollars par tonne pour le grain acheté seulement pour égaler la subvention d'exportation du gouvernement. Nous devons comprendre que jusqu'à présent, l'industrie de bétail des prairies a été protégé de l'effet du tarif du Corbeau par les restrictions de notre système de transport des céréales pour l'exportation. Toutefois, si le projet de loi C-155 donne aux organismes ferroviaires le pouvoir de supprimer les restrictions ainsi qu'il est souhaité, les producteurs de bétail - et les autres producteurs de céréales et de graines oléagineuses - seront exposés à l'effet total du déséquilibre du tarif du Corbeau.

Cela signifie que les prix des grains dans les prairies seront de près de 18% plus élevés que les prix d'exportation. Ce déséquilibre coûtera à l'industrie bovine de l'Alberta en 1990/91 (en supposant les mêmes niveaux de production) près de 75 millions de dollars par an. L'effet global de ce découragement très grave se manifestera ainsi:

1. - Il y aura une diminution immédiate des investissements à long terme des producteurs de bétail, des empaqueteurs de viande et des secteurs de service dans l'industrie bovine en Alberta.
2. - Une diminution graduelle de l'engraissement des boeufs de boucherie se fera avec le temps en Alberta; cette diminution touchera l'industrie d'emballage de la viande et tous les autres secteurs de service. A moins qu'il n'y ait des changements ou des programmes de compensation, l'industrie d'engraissement des boeufs de boucherie en Alberta pourrait fléchir jusqu'à un niveau où seulement les marchés de l'Alberta et de la Colombie-Britannique pourraient être servis - une diminution de 60% de la production actuelle -. Cela signifierait une perte de près de 1.5 milliard de dollars et de 6,000 emplois pour l'économie de la Province.
3. - Quoique l'industrie de veau/vache ne sera pas autant touchée que l'industrie des parcs d'engraissement, alors que les parcs locaux disparaîtront, les producteurs de veau/vache dépendront des marchés des Etats-Unis pour vendre une grande partie de leur bétail nourrisseur. Ces marchés sont moins

importante et moins stables que l'industrie locale d'engraissement.

Avec le temps, on pourrait assister à une diminution de la production de veau/vache en Alberta qui serait causée par des prix d'alimentation plus bas et par des prix d'exportation de céréales et de graines oléagineuses plus attrayants.

4. - On assistera à une augmentation des exportations de grain, car la consommation locale diminuera. La production de blé prendra le pas sur la production de céréales fourragères.

QUELQUES IMPLICATIONS GENERALES DU PROJET DE LOI C-155

En plus de l'effet néfaste et spécifique du projet de loi C-155 sur notre industrie en Alberta, je pense qu'il est très important de souligner quelques répercussions du projet de loi ayant une portée bien plus nuisible:

1. - Le Gouvernement de l'Alberta et probablement le Gouvernement de la Saskatchewan se verront obliger de prendre des mesures afin de protéger leurs très importantes industries de bétail et d'emballage de la viande. Ces programmes provinciaux n'iront pas de pair avec l'ensemble de l'économie canadienne du bétail et créeront une situation où il sera difficile pour le Gouvernement Fédéral d'établir un programme de développement national intéressant pour les industries concernées. On ne saurait insister sur la gravité des répercussions de cette balkanisation supplémentaire de notre économie.

2. - A long terme, tout programme qui encourage l'exportation d'un produit brut et non raffiné, aura un effet néfaste sur l'ensemble de l'économie canadienne.
3. - Toute politique qui encourage et subventionne l'exportation de grain et de graines oléagineuses à l'état brut, résultera avec le temps, en une augmentation de toutes les denrées alimentaires provenant du grain, tel que la farine, le pain et les produits similaires, tous les produits dérivant du bétail (viande, lait, oeufs, beurre, fromage) et les produits provenant de graines oléagineuses (margarine, huile de cuisson et leurs dérivés).
4. - Le projet de loi C-155 encouragera le déplacement de l'industrie du bétail et de l'agriculture dans un environnement économique entièrement artificiel, au lieu de se baser sur la théorie des avantages comparés. Cela se révélera coûteux pour les canadiens.
5. - Le fait que le projet de loi C-155 encouragera les fermiers des prairies à entretenir un système agricole destiné en premier lieu à la production de blé pour l'exportation, contribuera, de façon importante, à l'épuisement rapide et en fin de compte à la destruction des terres des prairies. On admet, de manière générale, que la majorité des terres des prairies nécessitent pour leur préservation, pour les générations futures, un système de culture plus varié et une plus

grande utilisation du bétail. On oublie souvent que notre système agricole dans l'ouest du Canada est encore très jeune par rapport à la plupart des régions de production agricole et que nous ne savons pas encore exploiter nos terres au maximum. On se rend compte que le système blé/jachère très utilisé est le pire des systèmes. Les gouvernements devraient promouvoir des programmes qui nous inciteraient à diversifier nos méthodes de culture et à avoir dans nos fermes plus de production animale. Le projet de loi C-155 fera tout le contraire - obligeant les fermiers à conserver le système actuel de monoculture visant à produire du grain pour l'exportation. Dans 50 ans on se rendra peut-être compte que cette décision aura été l'une des plus désastreuses jamais prise par une société censée être bien informée et intelligente.

QUELQUES OBSERVATIONS SUR LES RETICENCES DU QUEBEC

Notre organisation se rend compte des réticences fondées des producteurs d'animaux du Québec et des agriculteurs; un programme du Gouvernement Fédéral - payé par tous les canadiens - ne doit pas aller à l'encontre de leurs intérêts. C'est pour cette raison que nous nous opposons aux répercussions actuelles du projet de loi C-155 - parce qu'il sera nuisible à l'économie de l'ouest du Canada et les payeurs seront ceux-là même menacés par le projet. D'autre part, nous sommes convaincus que les propositions Gilson et la proposition amendée que M. Pépin a présenté par la suite,

ne toucheraient que très peu la production agricole du centre et de l'est du Canada et que l'opposition du Québec repose essentiellement sur un motif politique et non économique. Nous avons cru comprendre que la seule réticence sérieuse du Québec est l'effet de l'augmentation de la production porcine de l'ouest sur leurs marchés locaux, des Etats-Unis et du Japon. Dans une moindre mesure, ils s'inquiètent aussi de l'effet qu'aura l'augmentation de la production bovine dans l'ouest sur leur capacité à accroître l'industrie bovine du Québec. Nous pensons que quoique ces réticences soient compréhensibles, elles ne sont pas fondées. Les points suivants sont valables:

1. - D'après une étude sérieuse menée par le Ministère Fédéral de l'Agriculture l'effet des propositions Gilson sur la production animale au Québec sera minime.
2. - Les producteurs de bétail et de porcs de l'Ontario - qui sont plus vulnérables à l'expansion des bestiaux de l'ouest que ceux du Québec - ont étudiés les propositions Gilson et ont indiqué que ces dernières auront très peu d'effet sur leurs industries. Le Gouvernement de l'Ontario appuie cette position.
3. - Les producteurs du Québec reconnaissent en général, que les propositions n'auraient pas changé du tout leurs coûts de production. Au contraire, le projet de loi C-155 augmentera les prix d'alimentation à l'ouest, de près de 18% en 1991.

4. - En fait, d'après les propositions de M. Pépin, la subvention gouvernementale aurait été une moitié pour le producteur et l'autre moitié pour l'organisme ferroviaire; cela est à peine suffisant pour maintenir le niveau actuel de production animale dans l'Ouest du Canada - pas assez pour une expansion de la production.
5. - La production porcine du Québec s'est accrue de 145% durant les 7 dernières années. Durant cette période, du plus grand importateur de viande de porc, le Québec en est devenu le plus grand exportateur. Toutefois, les compagnies agricoles du Québec prétendent que cette expansion n'a pas affecté de façon importante les recettes des producteurs de porc des autres régions du Canada. Il est difficile de comprendre leur position vis-à-vis leur propre expansion et celle vis-à-vis de l'expansion de l'ouest lorsqu'ils affirment que cette dernière sera nuisible à leur industrie.
6. - Les marchés naturels de la production de viande de porc et de viande de boeuf de l'ouest du Canada se trouvent à l'est des Etats-Unis. Les augmentations du fret maintiendront et même renforceront cette division. Par exemple, les frets actuels d'une carcasse de boeuf (y compris les droits de douane) de Lethbridge à San Francisco s'élèvent à 8.50 dollars par cwt. Ils sont de 12.50 dollars par cwt de Lethbridge à Montréal et les taux ferroviaires augmenteront cet été de 7%.

Il semble que le marché des Etats-Unis soit attrayant pour notre produit. Par exemple, le déficit en viande de boeuf du marché californien est de près de trois fois la totalité de l'actuelle production bovine en Alberta. En 1982 les expéditions canadiennes de viande de porc vers les Etats-Unis s'élevaient à 285 millions de livres dont 17% provenaient de l'ouest du Canada.

Nous sommes mécontents par la position du Québec qui - de connivence avec le Gouvernement Fédéral - cherche à prévenir une augmentation de la production animale dans l'ouest du Canada, cette position est sans fondement et d'ailleurs n'est pas justifiée par les résultats des études menées par le Gouvernement Fédéral. En fait, tel que nous l'avons déjà indiqué, l'effet du projet de loi C-155 découragera l'expansion dans l'ouest jusqu'au point où la plupart de notre industrie disparaîtra. Il est possible que ce soit là l'objectif des groupes agricoles du Québec. Si tel est le cas, la confédération en souffrira longtemps.

LES MODIFICATIONS PROPOSEES AU PROJET DE LOI C-155

Il est de notre avis que sans d'importantes modifications, le projet de loi C-155 qui intéresse surtout les prairies, ne recevra aucun appui de la part des provinces des prairies. Comme nous l'avons déjà indiqué, nous soutenions les propositions du Dr Gilson qui résultent d'études profondes - elles sont un compromis entre nos propositions et celles des coopératives. Nous

étions même prêts à accepter les compromis présentés par M. Pepin en février, surtout parce que nous faisons confiance au Ministre quand il a promis une révision sérieuse de la politique en 1985/86. Toutefois, nous n'acceptons plus la proposition 50:50 de M. Pépin - surtout parce que le projet de loi ne propose aucune modification sérieuse en 1985/86. Nous n'accepterons le projet de loi qu'avec les conditions suivantes:

1. - Que le projet de loi offre aux producteurs de grain une option leur donnant la liberté de choisir en vue de recevoir une partie de la subvention du Corbeau directement afin d'atténuer quelque peu les retombées de l'indemnité d'exportation sur le grain à l'état brut, c'est ainsi que nous soutenons la proposition "Double 80" et mise au point par le Gouvernement et les associations agricoles de l'Alberta.
2. - Que dans la Ière partie, article 3, ou les 3 membres du Comité du transport du grain représentant les utilisateurs d'aliments à l'extérieur des prairies soient éliminés ou les utilisateurs d'aliments dans les prairies soient représentés également. Ceci est un cas flagrant d'un parti-pris politique qui ne peut que créer une réaction de colère dans l'ouest du Canada.

Dans le cas de "Paieement aux organismes de chemins de fer" il n'y a absolument aucune raison que les prairies ne soient par représentées au sein de ce comité. Les utilisateurs de l'Ouest du Canada consomment 50% du

grain produit dans les prairies - En 1982, 6% été consommé hors des prairies.

3. - Que dans la Partie IV "REVUE", il soit indiqué dans la législation, que tant que cette revue n'est pas terminée, et acceptée par le Parlement, le Gouvernement ne versera aucune somme d'argent - ce qui revient à dire qu'en fait la législation expirera à la fin de la récolte 85/86 à moins d'un renouvellement ou d'un changement fait par le Parlement.
4. - Que la Loi ait une disposition prévoyant l'addition de nouvelles récoltes et de nouveaux produits (y compris les bestiaux et la viande) dans la législation.

APPENDICE «TRPT-60»

Note supplémentaire au mémoire de l'Alberta Cattle Commission sur la teneur du projet de loi C-155--Comparaison des répercussions du projet de loi sur le prix des grains de provende des Prairies par rapport à la situation actuelle

1. À maintes reprises, le ministre des Transports a affirmé que, bien que le projet de loi C-155 ne supprime pas toutes les anomalies créées dans le système des prix des céréales canadiennes en raison des subventions à l'exportation, il n'en constitue pas moins une amélioration par rapport à la situation actuelle. Les recherches effectuées par l'Alberta Cattle Commission indiquent très clairement qu'il n'en va pas ainsi et que la situation des producteurs de bétail sera moins bonne avec le projet de loi C-155 qu'elle ne l'aurait été si aucune réforme n'était apportée au Nid-de-corbeau.
2. Une comparaison des prix des grains de provende à l'exportation et au Canada au cours des 5 dernières années montre qu'en moyenne seulement 50% de la «subvention du Nid-de-corbeau», c'est-à-dire l'avantage d'un taux peu élevé, se reflète dans le prix local des grains. Et ce parce que, certaines années, le réseau de transport des grains n'a pu acheminer toutes les céréales disponibles et qu'il s'est alors créé dans les Prairies un excédent céréalier dont les producteurs de bétail ont put profiter à un prix inférieur au prix équivalent à l'exportation.
3. Si le projet de loi C-155 est adopté, les restrictions imposées aux sociétés ferroviaires vont graduellement disparaître et à ce moment-là, le prix des céréales canadiennes englobera la totalité de la subvention à l'exportation accordée aux sociétés ferroviaires.
4. Par contre, si la situation demeure la même, il est probable que les acheteurs de céréales des Prairies vont continuer d'être protégés contre les répercussions des tarifs peu élevés et paieront à peu près la moitié du prix exigé.
5. En se fondant sur ces hypothèses raisonnables, les répercussions du projet de loi C-155 par rapport à la situation actuelle sont les suivantes:

Ecart dans les prix des grains de provende
qui se reflètent dans les prix locaux

	<u>Projet de loi C-155</u>	<u>Situation actuelle</u>
1983-1984	10,35 (50% de la subvention)	10,35 (50% de bénéfice)
1985-1986	18,18 (75% de la subvention)	13,30 (50% de bénéfice)
1990-1991	29,52 (100% de la subvention)	21,54 (50% de bénéfice)

APPENDICE «TRPT-61»

MÉMOIRE DE LA WESTERN STOCK GROWERS ASSOCIATION
AU COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS DE LA CHAMBRE DES COMMUNES
AU SUJET DU PROJET DE LOI C-155

La Western Stock Growers Association est très heureuse de pouvoir paraître devant vous pour vous présenter nos opinions touchant le projet de loi. A notre avis, le projet de loi est le projet de loi le plus important pour l'agriculture de l'Ouest du Canada en particulier et du Canada dans son ensemble depuis la fin de la seconde Guerre mondiale.

Nous avons adopté une position philosophique en matière de toute subvention. Notre position initiale au sujet du tarif du Nid était de mettre en pratique le concept des droits des utilisateurs. Nous avons cependant, dans un esprit de coopération, appuyé la position de la Coalition des Prairies.

Nous avons appuyé la formule Gilson sur le transport et nous étions disposés à appuyer la solution de compromis proposée au début de février par M. Pépin. Nous nous opposons cependant maintenant au projet de loi C-155 avec toute la vigueur possible. Le versement de la subvention du gouvernement directement aux chemins de fer sera, à notre avis, désastreuse pour l'agriculture de l'Ouest du Canada et éventuellement pour tout le Canada.

Depuis la fin des années 1950, lorsque le tarif du Nid-de-Corbeau a cessé d'être réaliste par rapport au coût du transport du grain des Prairies vers les endroits d'exportation, nous avons constaté que quatre problèmes se dessinaient dans le système de transport de notre pays. Premièrement, il avait provoqué un manque désastreux de revenu des chemins de fer. Deuxièmement, en raison de l'inflexibilité des taux, nous avons constaté l'établissement d'un système inefficace et coûteux de transport du grain dans les Prairies. Troisièmement, le taux très bas pour les produits bruts a nui à la diversité des récoltes et a nui grandement à l'industrie de l'alimentation et de la manutention du bétail. Quatrièmement, et ce qui est plus grave, le tarif a accéléré les cycles de production du bétail et du porc; c'est-à-dire que, lors des excédents de grain, les utilisateurs pouvaient acheter le grain à des prix d'aubaine. Lors de carence, les utilisateurs ont payé le prix de l'exportation plus le tarif du Nid-de-Corbeau. Ceci a permis à la population du bétail et du porc de s'agrandir au-delà des tendances normales.

Les études du Dr Gilson ont fait état des problèmes du transport et il a conclu que la façon logique de régler le problème était de verser une subvention du gouvernement au producteur. Depuis la publication de son rapport et de sa recommandation, le système du tarif du transport a subi de fortes pressions politiques sans qu'on ne tienne compte de l'économique ou de la logique. La recherche effectuée par le gouvernement fédéral a permis de

conclure que la solution Gilson n'avait que peu ou pas d'effet sur le centre ou l'Est du Canada.

En dépit de preuves convaincantes en faveur de la solution Gilson, on a présenté au Parlement le projet de loi C-155 en sachant très bien l'effet qu'aurait sur l'Ouest du Canada la formule de versement aux chemins de fer. Si le projet de loi C-155 prend force de loi, le dommage causé à l'Alberta seule serait une orientation vers la production du blé, la perte graduelle de notre industrie de l'élevage et de la transformation de notre bétail et la perte d'environ 6,000 emplois.

En plus de ce qui précède, nous croyons que le projet de loi C-155, tel qu'il est rédigé à l'heure actuelle, aura des conséquences nuisibles et profondes. La province de l'Alberta et peut-être celle de la Saskatchewan, devront mettre en place des programmes destinés à contrecarrer l'incidence du «versement aux chemins de fer». Ces programmes bouleverseront davantage l'économie du bétail canadien et fragmenteront davantage l'industrie. Au long terme, le projet de loi C-155 encouragera l'exportation des matières brutes, ce qui nuira à la création d'emplois et à l'expansion économique de l'industrie secondaire. Le versement de subventions au titre des exportations de matières brutes donnera lieu à la hausse du prix des produits provenant de cette matière première. Les clients de l'étranger ne devraient pas obtenir un avantage aux dépens des utilisateurs canadiens. Le projet de loi C-155 aura pour effet de déplacer les industries de la transformation agricoles sans qu'on ne tienne compte des avantages naturels comparables. Le versement aux chemins de fer fera en sorte que les exploitants agricoles des Prairies s'adonneront à la production du blé d'exportation ce qui, à la longue, endommagera gravement le sol.

En résumé, cette décision est injuste envers l'Ouest canadien et n'est pas appuyée par les constatations de la propre recherche du gouvernement. Le passage de ce projet de loi provoquera de l'antagonisme dans l'Ouest, une situation que le gouvernement fédéral s'est juré de corriger.

Nous vous demandons sincèrement de prier le gouvernement de modifier le projet de loi de façon qu'il comporte la «liberté de choix». Nous appuyons la proposition de notre gouvernement provincial au sujet du «double 80» et nous vous demandons de penser sérieusement à cette proposition et de l'appuyer. Ce choix donne une solution acceptable pour tous. Nous prenons pour acquis que tous les producteurs ont la maturité d'esprit voulue pour décider eux-mêmes ce qui est dans leur intérêt le meilleur.

APPENDICE "TRPT-62"

PRÉSENTATION

DE

L'ALBERTA FEED GRAIN USERS ASSOCIATION

SUR LE

PROJET DE LOI C-155

LOI VISANT À FACILITER LE TRANSPORT, L'EXPÉDITION ET LA MANIPULATION
DU GRAIN DE L'OUEST ET MODIFIANT CERTAINES LOIS EN CONSÉQUENCE

AOÛT 1983

Présentation de l'Alberta Feed Grain Users AssociationAu Comité des Transports de la Chambre des communes
relativement à la Loi sur le transport du grain de l'Ouest,
le projet de loi C-155L'Alberta Feed Grain Users Association (l'Association)

est reconnaissante de l'occasion qui lui est donnée de se présenter devant ce Comité pour exprimer ses opinions et ses inquiétudes relativement au projet de loi C-155. Il nous a fait plaisir d'apprendre l'an dernier la décision du Gouvernement de s'occuper du problème du transport dans l'Ouest et de sa décision à mettre au point une solution globale à tout ce problème. Nous sommes cependant très déçus des résultats de cette décision.

Les tarifs du Nid-de-corbeau, qui visaient à l'origine à encourager la croissance de l'agriculture dans les Prairies, sont devenus au cours des dernières années un empêchement à la diversification et au développement de l'agriculture dans l'Ouest. À mesure que l'inflation influençait considérablement les autres coûts au cours de la dernière décennie, les tarifs de transport des grains sont demeurés au même point qu'en 1897. Les chemins de fer, qui ne reçoivent pas assez de revenus pour le transport des grains, sont incapables d'entretenir et d'améliorer le réseau de transport. Il en résulte une diminution des revenus des producteurs de grain parce qu'ils perdent des ventes et que leurs frais d'entreposage augmentent et l'incapacité du Canada à profiter des marchés mondiaux /à cause de

en pleine expansion. De plus, les tarifs très bas à l'exportation font que l'utilisateur local des grains se trouve considérablement désavantagé à cause de l'effet des tarifs sur les prix des grains de provende. L'avenir de la production et de la transformation du bétail des Prairies est en péril à moins que l'on trouve une solution assurant que les changements aux tarifs du Nid-de-corbeau élimineront cette distortion.

L'Association était fortement en faveur des recommandations du rapport Gilson qui auraient éliminé la plupart des désavantages que subit actuellement l'industrie du bétail des Prairies. Ces recommandations offraient aussi des stimulants en vue de l'élaboration d'un réseau efficace de manutention et de transport des grains et laissaient aux producteurs de grain le libre choix de leur production, de même que de la façon et de l'endroit où ils voulaient la mettre en marché. Cependant, après la publication du rapport Gilson, on a assisté à d'intenses pressions politiques qui ont entraîné plusieurs changements aux recommandations originales du rapport Gilson, et il en est sorti le projet de loi C-155. La plupart des effets bénéfiques des changements aux tarifs du Nid-de-corbeau que l'on avait espéré obtenir au cours des consultations Gilson se sont perdus. L'Alberta Feed Grain Users Association s'oppose au projet de loi C-155 dans son libellé actuel et tentera d'exposer brièvement, dans ce mémoire, les problèmes que lui pose cette mesure législative.

Historique

L'Alberta Feed Grain Users Association fut formée en 1981 par onze organismes de l'Alberta, représentant tous les producteurs de la province qui utilisent des grains de provende pour la production de bétail. Les organismes membres comprennent:

- Alberta Cattle Commission
- Alberta Cattle Feeders Association
- Alberta Dairymen's Association
- Western Stock Growers Association
- Alberta Pork Producers Marketing Board
- Western Hog Growers Association
- Alberta Broiler Growers Marketing Board
- Alberta Turkey Growers Marketing Board
- Alberta Egg and Fowl Marketing Board
- Alberta Sheep and Wool Commission
- Canadian Feed Industry Association (Alberta Division)

Leurs efforts communs visent à améliorer le marché des grains de provende en Alberta et les politiques qui l'affectent. Un des besoins fondamentaux de cet objectif est de trouver une solution acceptable au problème du tarif du Nid-de-corbeau.

Les grains de provende comprennent la plus grande partie des récoltes albertaines et constituent 56 p. 100 de la totalité des grains produits. L'Alberta produit aussi plus de la moitié de l'orge canadienne. Un marché vaste et important pour cette

production de grains est le marché local de grains de provende. Des quelque 13 millions de tonnes d'avoine et d'orge produits annuellement dans les Prairies, 6,6 millions de tonnes ou 51 p. 100 sont consommées dans les Prairies. Ce marché est plus vaste que le marché d'exportation qui compte pour environ 32 p. 100 de la production annuelle et aussi que les faibles 8 p. 100 de la production d'avoine et d'orge expédiés dans l'Est du Canada. Le marché local des grains de provende est très stable quant à la consommation et au prix quand on le compare au marché d'exportation qui est souvent volatile. Il a évolué d'un marché restreint aux fermes lorsqu'il y avait surplus de production de grains pour devenir un débouché important pour les producteurs de grains des Prairies.

Le bétail, qui constitue le produit final le plus important pour la production de grains de provende, contribue de façon très importante aux revenus de la ferme et à l'économie générale des Prairies. En 1982, le bétail et ses produits constituaient 45 p. 100 des revenus de la ferme albertaine. En 1981, du nombre total de bovins, de porçins et d'ovins dans les fermes du Canada, 32 p. 100 se trouvaient en Alberta. L'industrie albertaine de l'emballage de la viande expédiait en 1981 pour une valeur de 1,6 milliard de dollars. L'avenir de cette importante industrie albertaine dépend de la capacité des producteurs de bétail d'acheter des grains de provende à des prix concurrentiels sur le marché mondial. L'alimentation constitue 46 p. 100 des coûts de produc-

tion des porçins, 60 p. 100 de ceux des bovins et 40 p. 100 de ceux de la volaille; c'est pourquoi, la fixation des prix de l'alimentation constitue le facteur le plus important pour la survie de ces industries.

L'établissement du prix des grains de provende

Dans les Prairies, l'établissement du prix des grains de provende se fait sur la base du prix à l'exportation moins les frais de manutention et de transport du grain jusqu'au port d'exportation. Les tarifs imposés par la loi inférieurs au coût ont en conséquence pour résultat des prix à la ferme artificiellement élevés. Cette distortion dans les prix a été quelque peu compensée au cours des dernières années par l'incapacité du réseau de transport de transporter suffisamment de grains à l'extérieur des Prairies. Les accumulations d'inventaires qui en ont résulté ont fait chuter les prix locaux des grains de provende. Les problèmes créés par les tarifs du Nid-de-corbeau aux producteurs de bétail se sont en conséquence manifestés de deux façons, fondamentalement. Suivant les inventaires, ils ont poussé les prix locaux des grains de provende à la hausse et à la baisse, ce qui fait que l'environnement de la production de bétail dans les Prairies est très instable.

L'apport d'argent de la part du Gouvernement dans le réseau de transport améliorera la capacité pour les années à venir, minimisant ainsi l'effet des inventaires excédentaires. Il en résultera que l'industrie du bétail subira toutes les répercussions

de cette distortion des tarifs de transport. La solution à ce problème réside dans la façon dont le Gouvernement distribuera son argent. Si l'argent est versé directement aux chemins de fer, comme le prévoit le projet de loi C-155, la distortion pour les grains de provende sera de \$32 la tonne métrique d'ici 1990-1991, si le taux annuel d'inflation se maintient à 9 p. 100. Si le taux d'inflation dépasse ce pourcentage, la distortion sera encore plus grande au fur et à mesure que le Gouvernement défraiera une plus grande partie des coûts. Si les usagers de grains de provende doivent payer \$32 de plus la tonne métrique que tel ne serait le cas si les tarifs de compensation leur étaient facturés, il pourrait en résulter pour les industries bovines et porçines de l'Alberta des déficits de l'ordre de \$852 millions en 1990-1991, selon la production atteinte.

L'ampleur de la distortion des prix des grains de provende dans les Prairies suit directement le coût réel du transport du grain assumé par les producteurs. Si la facture de transport que doivent régler les producteurs correspondait au coût réel du transport du grain, la distortion dans les prix des grains de provende disparaîtrait. En conséquence, si la subvention du Nid-de-corbeau est versée aux producteurs, ceux-ci paieront alors une plus grande proportion du coût de transport des grains et les prix à la ferme en seront réduits. Néanmoins, si la subvention des gouvernements va aux chemins de fer, les prix à la ferme conti-

nueront d'être artificiellement élevés, ce qui découragera la production de bétail dans les Prairies. En vertu du projet de loi C-155, la distortion demeurera et l'industrie du bétail quittera les Prairies.

Le sens commun nous dicte qu'il faut mettre sur pied au Canada des industries là où la situation économique le justifie le mieux. L'un des objectifs des gouvernements en matière de politique de grains de provende est d'encourager l'élevage de bétail et la production de grains de provende partout au Canada suivant les facteurs et les possibilités naturelles des différentes régions. L'inéquité croissante entre les tarifs pour le transport des grains nature et des graines oléagineuses et ceux des produits finis comme le bétail et la viande fait qu'il est impossible d'atteindre cet objectif. Si l'inflation persiste dans sa tendance actuelle, cet écart entre les taux de transport pour les matières premières et les produits finis s'élargira encore. L'Alberta devient rapidement un exportateur de grains nature, perdant ainsi son industrie d'élevage du bétail et toute l'activité économique qui s'ensuit. Au cours de la dernière décennie, le nombre des porcs dans les fermes des Prairies a diminué de 30 p. 100 alors qu'au cours de la même période, le Québec, en subventionnant massivement son industrie, a augmenté leur nombre de 132 p. 100. Le projet de loi C-155 qui prévoit le versement aux chemins de fer de la totalité de la subvention du Gouvernement au transport confirmera cette tendance au déclin que l'on constate dans les Prairies pour

toute l'industrie du bétail, et empêchera qu'il y ait quelque avantage relatif de production pour cette région. Le résultat final sera la mise sur pied d'industries fondées sur des subvention, ce qui entraînera l'inefficience de la production et l'accroissement des coûts au détriment tant des consommateurs que des contribuables.

Propositions de réforme de l'accord du Nid-de-corbeau

Dès le départ des consultations de Gilson, le Gouvernement a édicté plusieurs directives en vue de l'élaboration d'une nouvelle politique. Ces directives prévoyaient que toute solution au problème du transport devrait prévoir une compensation adéquate pour les chemins de fer, réduire les distortions économiques, promouvoir la diversification de l'économie agricole de l'Ouest et augmenter la contribution des producteurs de grains au paiement du coût du transport du grain. Ces directives démontrent la complexité du problème et les relations entre eux des différents secteurs affectés. Se servant de ces objectifs comme point de départ, les participants aux consultations Gilson ont mis au point une solution globale. Les effets de distortion des tarifs du Nid-de-corbeau sur la production et la transformation du bétail des Prairies étaient bien démontrés et ont été généralement admis par les participants. En conséquence, une bonne partie du projet de solution consistait à recommander que le Gouvernement entreprenne de verser directement sa contribution aux producteurs. Il s'agissait

d'un compromis auquel on en est arrivé en vue d'éventuellement éliminer la plus grande partie de la distortion dans la fixation des prix, mais de le faire graduellement, de façon à permettre aux producteurs de grains de s'adapter à la situation. Ce compromis visait à régler tant les problèmes des producteurs de grains que les problèmes des producteurs de bétail et, à long terme, il aurait encouragé considérablement la croissance économique dans l'Ouest du Canada.

Le Gouvernement annonçait en février qu'il avait accepté plusieurs des recommandations du rapport Gilson, cependant, le mode de paiement aux producteurs serait modifié lorsque le partage atteindrait une proportion de moitié-moitié entre les producteurs et les chemins de fer. Il s'agissait d'un autre compromis de la part des utilisateurs de grains, cependant, ce compromis tenait encore compte du fait que les producteurs doivent recevoir une partie de la contribution des gouvernements afin d'éliminer au moins en partie la distortion. À la suite de cette annonce faite en février, des démarches importantes ont été entreprises par les syndicats du blé des Prairies et par les groupes agricoles du Québec. Ces deux groupes s'opposaient à ce qu'une partie quelconque des subventions pour le transport versées par le Gouvernement aille aux producteurs, même s'ils s'y opposaient pour des raisons tout à fait différentes. Les groupes agricoles québécois réalisaient que ce projet amènerait la croissance et l'expansion des industries du bétail dans les Prairies. Malgré les études du Gouvernement

concluant au contraire, leur raisonnement était que toute augmentation de la production du bétail dans l'Ouest se ferait aux dépens de leur propre industrie et de leurs propres marchés.

Les représentants des syndicats du blé des Prairies, par contre, tout en reconnaissant les dommages que les tarifs du Nid-de-corbeau infligeaient à la production de bétail, refusaient tout compromis en continuant d'exiger que tout paiement soit fait aux compagnies de chemins de fer. Ils ont proposé la mise sur pied d'un fonds de compensation du tarif de transport dans l'Ouest en vue de réduire les dommages à l'industrie du bétail, cependant, cette proposition ne pouvait être acceptée par les producteurs de grains et de bétail tant dans l'Est que dans l'Ouest du Canada. On a commencé alors à se demander dans les Prairies si les syndicats agissaient dans le meilleur intérêt de leurs membres ou simplement en vue de protéger leurs investissements majeurs dans un régime de manutention du grain axé sur l'exportation.

Même si les arguments de ces groupes ne se fondaient pas sur la science économique ou sur le meilleur intérêt de l'agriculture des Prairies, la pression politique qu'ils ont exercée a suffi pour pousser le Gouvernement à sacrifier le développement de l'agriculture de l'Ouest et à modifier le projet de loi de sorte que le paiement soit fait aux chemins de fer. En vertu du ^{projet de loi} / C-155, les objectifs originellement fixés pour la réforme du régime du Nid-de-corbeau ne tiennent plus. Les tarifs peu élevés de

transport des grains continueront d'encourager et d'accélérer le transport des grains nature à l'extérieur des Prairies aux dépens des industries de l'élevage et de la transformation des Prairies.

Il est intéressant de souligner qu'en même temps que l'on procédait à cette modification du projet de loi du Nid-de-corbeau, avait lieu aussi une étude de la politique des grains de provende sur le marché domestique. Un mémoire présenté au Cabinet au mois de mai contenait les arguments suivants au sujet du programme d'aide au transport des grains de provende dans l'Est du Canada:

- L'aide au transport des grains de provende en réduisant les coûts, favorise la production du bétail mais désavantage la production des grains de provende dans les régions admissibles;

- L'avantage pourrait être remis directement aux producteurs de bétail et non être versé par l'intermédiaire des coûts des grains de provende.

- Cette approche aurait pour effet d'augmenter les prix locaux des grains de même que leur production et encouragerait le développement de l'agriculture de l'Est comme prévu dans la stratégie agro-alimentaire.

Cette situation se trouve à l'opposé de celle que l'on trouve dans les Prairies à cause des tarifs du Nid-de-corbeau, et exactement pour la même raison qui justifie que toute subvention au transport devrait être payée directement aux producteurs. Il est cocasse de noter qu'en même temps que le Gouvernement fédéral abandonnait le développement de l'agriculture dans l'Ouest en

adoptant la solution du paiement aux chemins de fer, Agriculture-Canada recommandait une solution de paiement aux producteurs pour l'Est du Canada qui aurait pour effet d'encourager le développement de l'agriculture dans l'Est.

Recommandations

La réforme du régime du Nid-de-corbeau aurait pu créer une vaste croissance économique dans l'Ouest du Canada, mais le projet de loi C-155 ne permet pas d'atteindre ce but pour les raisons suivantes:

- Il ne réussit pas à éliminer ni même affecter l'effet de distortion qu'ont les tarifs du Nid-de-corbeau sur les prix des grains de provende non plus que des inconvénients qui en résultent pour la production et la transformation du bétail dans l'Ouest du Canada.

- Il ne prévoit aucun stimulant pour le développement d'une industrie agricole efficiente et diversifiée dans l'Ouest,

Afin d'en arriver à ces résultats, l'Alberta Feed Grain Association fait les recommandations suivantes en vue de modifier le projet de loi C-155.

Paielements du Gouvernement

Comme nous l'avons déjà dit, afin d'éliminer la distortion qui existe actuellement dans les prix locaux des grains de provende, le coût réel du transport du grain doit influencer l'établissement d'un tarif de transport pour les producteurs. Toute

subvention de compensation au transport devrait aller directement aux producteurs de façon qu'ils aient la liberté de choisir ce qu'ils veulent produire et l'endroit où ils veulent le vendre. Il existe deux possibilités de mettre en oeuvre la solution du paiement aux producteurs, soit la recommandation originale du rapport Gilson du paiement aux producteurs ou la proposition plus récente de liberté de choix.

L'Association recommande que la partie III du projet de loi C-155 soit modifiée de façon à comprendre le paiement directement aux producteurs de la contribution des gouvernements aux coûts de transport.

Comité supérieur du transport du grain.

L'Association se demande pourquoi trois des membres du Comité supérieur du transport du grain devraient être des utilisateurs de grains venant de l'extérieur de la région désignée. L'objet de ce Comité est de conseiller et de faire des recommandations sur l'expédition du grain. Les utilisateurs de l'Est reçoivent une très petite proportion, seulement 6 p. 100 de la production totale des grains de provende des Prairies. Ils achètent ce grain à un prix établi à Thunder Bay et en conséquence, ils ne paient pas pour le transport dans les Prairies et ne sont pas affectés par une modification des tarifs. Les utilisateurs de grains de provende des Prairies, au contraire, constituent un marché important pour la production de grains des Prairies et tout changement dans les quantités transportées ou dans les tarifs

aurait une influence immédiate sur la disponibilité des approvisionnements et sur les prix.

Pour cette raison, l'Association recommande que l'alinéa 3d(ix) soit abrogé ou modifié de façon à comprendre la représentation des utilisateurs de grains de provende venant de la région désignée.

Examen

Afin d'évaluer les répercussions de la nouvelle loi sur les différents secteurs d'activités, il est nécessaire de procéder à un examen minutieux dans l'avenir.

L'Association recommande que la partie IV de la Loi prévoit que pour que celle-ci continue de s'appliquer après la campagne agricole de 1985-1986, elle soit de nouveau adoptée par le Parlement. Cette mesure assurerait que l'on procède à une étude minutieuse à ce moment-là.

Conclusion

La solution globale de réforme du régime du Nid-de-corbeaurecommandée dans le rapport Gilson aurait permis aux Prairies et au Canada en général de développer et de diversifier leur industrie agricole. L'expansion de la production et de la transformation du bétail dans les Prairies aurait entraîné la création d'emplois et augmenté l'activité économique à un moment où le besoin en est très grand. Cependant, le projet de loi C-155 ne fait que créer d'autres obligations pour le Gouvernement fédéral

sans qu'il y ait d'avantages pour qui que ce soit. Les chemins de fer recevront plus d'argent pour transporter le grain, ce qui leur permettra d'apporter quelques améliorations au réseau de transport. Cependant, les producteurs devront toujours produire seulement les récoltes pour lesquelles les tarifs sont établis par la loi et conserver un réseau coûteux de manutention et de transport. La production et la transformation du bétail, de même que d'autres industries à plus-value disparaîtront des Prairies, entraînant avec elles des emplois et des revenus qui auraient pu y rester. Le projet de loi C-155 aura une répercussion néfaste immédiate sur la confiance que plaçaient les investisseurs dans l'industrie agricole de l'Ouest et détruira tout ce qui aurait pu stimuler les producteurs et les entreprises de l'Ouest à grandir et à se diversifier.

APPENDICE «TRPT-63»

MÉMOIRE AU
COMITÉ DES TRANSPORTS DE LA CHAMBRE DES COMMUNES
AU SUJET DE LA LOI SUR LE TRANSPORT DU
GRAIN DE L'OUEST (PROJET DE LOI C-155)

présenté par

ALBERTA CATTLE FEEDERS' ASSOCIATION

236, 2116, 27e Avenue N.-E.

Calgary, Alberta

T2E 7A6

Téléphone: (404) 276-4533

le 2 août 1983

PROJET DE MEMOIRE SUR LE NID-de-CORBEAU

Mémoire de la Alberta Cattle Feeders' Association (Association des nourrisseurs de bovins de l'Alberta) au sujet du projet de loi C-155, une Loi visant à faciliter le transport, l'expédition et la manutention du grain de l'Ouest et modifiant certaines lois en conséquence.

La Alberta Cattle Feeders' Association, la plus grande organisation canadienne d'alimentation des bovins, représente des parcs d'engraissement responsables de 30 pour cent de la production du bétail engraisé du Canada. Elle remercie le Comité permanent pour avoir consacré de son temps à entendre notre mémoire au sujet du projet de loi C-155.

Ce projet de loi, qui vise «à faciliter le transport, l'expédition et la manutention du grain de l'Ouest et de modifier certaines lois en conséquence» est considéré par les nourrisseurs de bovins comme la loi la plus importante et la plus directement liée à notre secteur agricole à être soumise au Parlement depuis que le gouvernement fédéral a reconnu officiellement les besoins de l'Ouest du Canada lors de la conférence sur les perspectives économiques de l'Ouest qui a eu lieu à Calgary en juillet 1973.

Répondant à l'appel de l'Ouest en faveur d'un marché meilleur au sein de la confédération, le premier ministre, M. Trudeau, a admis lors de cette conférence que les gens de l'Ouest ne recherchaient pas des privilèges spéciaux mais qu'ils réclamaient plutôt l'élimination de certains obstacles qui compromettaient la croissance de l'Ouest. Il aurait déclaré qu'il considérait que l'Ouest ne demandait pas au gouvernement «de subventionner sa survie. Il ne réclamait pas une charte lui permettant d'agir à sa guise, sans tenir compte du bien national. Ce que l'Ouest désire, c'est un marché équitable--un choix plus grand et l'occasion, dans l'Ouest même, de construire un Ouest qui fasse partie intégrante d'un Canada plus fort et plus progressif».

La Alberta Cattle Feeders' Association ne peut pas être plus d'accord avec ces sentiments! En tant qu'organisation, nous sommes encouragés par le fait que le premier ministre a fait état en 1973 de notre situation et nous attendons patiemment depuis que ce marché équitable se concrétise.

Quand le ministre des Transports, M. Jean-Luc Pepin, a annoncé le 8 février 1982 l'établissement d'un procédé officiel de consultation sous l'égide du Dr Clay Gilson en vue de modifier l'ancien «tarif du Nid-de-Corbeau», la A.C.F.A. a donc cru qu'on éliminerait le principal obstacle auquel font face les nourrisseurs de bovins c'est-à-dire ce qui les empêche de réaliser leur potentiel de production réel.

Il est vrai qu'en établissant le cadre des consultations officielles qui devaient s'effectuer sous la direction du Dr Clay Gilson, le ministre des Transports a souligné l'engagement qu'il avait pris d'éliminer les disparités

causées par l'établissement d'un taux inférieur au prix du grain de provende de l'Ouest.

Le ministre a énoncé sept principes selon lesquels on réglerait le problème de la modification du tarif du Nid-de-Corbeau. Le gouvernement s'est engagé à quatre initiatives en formulant les règles selon lesquelles les négociateurs tenteraient d'en arriver à une solution: «Compenser les pertes subies par les chemins de fer dans le transport du grain; augmenter la capacité des chemins de fer; encourager l'établissement d'un système de manutention et de transport du grain plus efficace et réduire les disparités qui font obstacle au procédé de diversité et de transformation de l'Ouest du Canada».

L'A.C.F.A., qui est représentée par la Prairie Farm Commodity Coalition (coalition des denrées agricoles des Prairies) a, bien entendu, consenti à participer au procédé de consultation à la lumière des engagements pris par le gouvernement et ne s'attendait pas à ce que le gouvernement abandonne au moins deux de ses principes à la suite de la publication du rapport Gilson. Si le gouvernement avait signifié son manque de sincérité dès le début, l'Association des nourrisseurs de bovins n'aurait jamais accepté les modalités du procédé de consultation.

Le rapport Gilson est passé à l'histoire ainsi que la décision du gouvernement libéral de revenir sur ses propres engagements et principes. L'A.C.F.A. a compromis sa position en faveur de l'entreprise libre (c'est-à-dire aucune subvention) pour consentir aux recommandations découlant de ce procédé parce que ces recommandations semblaient justifier le concept des changements.

Ces recommandations très détaillées ont été abandonnées lorsque le projet de loi C-155 a été présenté et la Alberta Cattle Feeders' doit maintenant s'opposer à la loi dans sa forme actuelle.

Le problème fondamental est que M. Pepin, dans ce projet de loi, a sacrifié ses principes pour des raisons politiques, soit la pression exercée par 74 députés du Québec et les pools du blé des Prairies, en ce qui a trait à la question délicate de la méthode de versement de la «subvention du Nid-de-Corbeau».

En adoptant la position du «versement aux chemins de fer», le gouvernement garantit de perpétuer le dommage que subit le secteur agricole de l'Ouest et perpétue ainsi les inégalités causées par l'établissement de taux très bas pour le transport des marchandises, taux qui est maintenu par la loi. Voici l'explication du gouvernement en termes précis:

«Le taux très peu élevé du transport des marchandises a favorisé les exportations de grain aux dépens des utilisateurs locaux du grain de provende, de la production du bétail, de l'expansion des autres denrées et de la transformation agricole. Le prix du grain de provende des Prairies, par exemple, est de 20 dollars la tonne de plus que si un taux de transport des marchandises compensatoire était en vigueur. Les producteurs qui désirent

diversifier la production des denrées qui ne sont pas protégées par le Nid-de-Corbeau ne peuvent pas le faire en raison des frais plutôt élevés du transport. Il est de même plus satisfaisant d'exporter le grain sous sa forme brute, en vertu du tarif du Nid-de-Corbeau, que de traiter le grain dans l'Ouest du Canada ou de l'utiliser pour l'élevage du bétail».

(Documentation du ministère fédéral des Transports).

A vrai dire, le tarif du «Nid-de-Corbeau» n'influe pas sur le prix du grain de provende à certains temps, notamment lorsque le taux de production est élevé, que les marchés sont languissants ou que le manque de capacité des chemins de fer fait obstacle au mouvement des grains de provende des Prairies. Mais si le gouvernement élimine ces restrictions en fournissant des versements directes, les producteurs auront à supporter le poids des taux peu élevés du transport des marchandises qui ont pour but d'aider le transport du grain pour fin d'exportation.

On estime au départ que le dommage que causera la nouvelle loi--la décision de rémunérer les chemins de fer--coûtera à l'industrie du boeuf de 250 à 300 millions de dollars durant la période 1990/91 à cause de la diminution des possibilités de production.

Ces prévisions estimatives de l'écart entre la perte de valeur réelle causée selon la formule Gilson et la formule du versement aux chemins de fer proviennent d'une étude d'Agriculture Canada modifiée de façon à tenir compte de l'augmentation qui se manifeste quand on établit le poids effectif du bétail.

Il ne faut donc pas être un génie pour constater que le secteur du bétail de l'Alberta ne devrait pas être tenu de subir l'amoindrissement de ses possibilités de production et devrait pouvoir continuer de participer de façon rentable à la production nationale brute de notre pays.

Les prévisions estimatives que nous avons mentionnées sont en dehors de la question: de quelle importance l'industrie du bétail est-elle pour le reste du pays? Avant de tirer des conclusions, on doit tout d'abord évaluer l'importance de cette industrie sur le plan interne--soit au sein des frontières provinciales et ensuite dans le contexte national--et on doit, en deuxième lieu, tenir compte de la perspective internationale.

Si l'on examine l'industrie du boeuf de l'Alberta en 1982, on constate que 31 pour cent de tous les récépissés de paiement au comptant des exploitations agricoles proviennent de l'abattage du boeuf et du veau; selon Statistique Canada, la valeur brute de ces récépissés s'élevait à 811 611 484 \$.

L'Alberta a fourni au marché, l'an dernier, 1 345 043 bovins d'abattage, soit 40 pour cent de tout l'abattage du Canada. Plus précisément, l'Alberta a fourni 44 pour cent des animaux de qualité A1 et A2. Sur le plan interne, on

peut facilement voir que notre province est une participante active de l'industrie du bétail.

Pour ce qui est de la valeur, pour le marché international, de l'industrie de l'alimentation de l'Alberta et de la balance commerciale qui en découle dans le domaine du bétail et de la viande, on peut examiner certaines autres statistiques qui soulignent la nature essentielle de notre productivité.

L'an dernier, les producteurs de bétail de l'Alberta ont expédié 60 000 boeufs et veaux de boucherie aux États-Unis tandis qu'ils exportaient à l'étranger en tout 200 000 bovins. Pendant la même période on a exporté de l'Alberta 25 000 boeufs et veaux engraisés vers les États-Unis soit 30 pour cent des 83 000 bovins expédiés à l'extérieur du pays. (Données de Stats Canada).

Les boeufs et veaux de boucherie sur pied qu'on a importés des États-Unis au Canada, surtout en Ontario, se chiffraient à 85 000. On a expédié des États-Unis au Canada très peu de boeufs et de veaux d'engraissement. C'est donc facile de constater que le Canada, et surtout l'Alberta, dispose d'une balance de paiements très très élevée en ce qui a trait au bétail par rapport à son associé commercial le plus important.

Si on va au fond de l'affaire, on constate que la valeur du bétail d'engraissement et d'abattage de l'Alberta vendu aux États-Unis se chiffre à environ 59 481 341 \$ (Statistique Canada). On doit aussi souligner que l'on évalue à 105 462 400 \$ la valeur du boeuf et du veau de l'Alberta vendus dans d'autres régions du Canada!

Ce serait plus qu'un oubli de souligner l'importance particulière des secteurs de de l'engraissement et du boeuf/veau sans mentionner que l'industrie des conserves ouvre des perspectives immenses dans la province.

Selon le Conseil de la viande du Canada, l'industrie de la mise en conserve de la viande de l'Alberta est la plus grande industrie de la province, puisqu'elle emploie plus de 5 500 personnes chaque année et affecte 105 000 000 \$ aux salaires et aux traitements.

Les fabricants de conserves de l'Alberta ont un chiffre de ventes supérieur à 1,5 milliards de dollars et fournissent environ 3 000 000 de livres de viande chaque jour aux consommateurs canadiens. Voilà donc des données importantes.

L'Alberta expédie aussi 74 pour cent de son excédent de production de boeuf à d'autres régions du Canada et aux États-Unis. De ce surplus, 55 pour cent sont expédiés au Québec, 30 pour cent à la Colombie-Britannique et 15 pour cent aux autres provinces et aux États-Unis.

Le pays entier continue de jouir d'une balance commerciale positive par rapport aux É.-U dans le secteur du boeuf et du veau. Bien que les importations de ces deux produits aient augmenté légèrement l'an dernier et se soient élevées à 19 000 000 livres, l'exportation du boeuf et du veau habillés

vers nos voisins du Sud est demeurée à un taux très élevé de 127 000 000 livres.

L'Alberta est responsable d'environ 35 pour cent de toutes les ventes canadiennes aux États-Unis. Ce pourcentage devrait augmenter avec le temps, à condition qu'on élimine les obstacles qui nuisent à notre croissance de façon à ce qu'il y ait une plus grande liberté de commercer dans la région du Nord-Ouest du Pacifique où nous sommes à l'heure actuelle en train d'agrandir notre marché.

La Alberta Cattle Feeders's Association a aidé à l'expansion de la production de bovins de boucherie de notre région en étudiant, depuis deux ans, les possibilités d'obtenir des débouchés et en tenant nos membres au courant de ces perspectives. A la suite de nos voyages dans le nord-ouest des États-Unis et grâce à nos études de méthodologie, les nourrisseurs ont pu profiter du marché et expédié 58 pour cent de plus de bétail engraisé l'an dernier par rapport aux années précédentes aux usines de l'Idaho et de Washington. (Statistiques du Livre bleu).

A titre d'association de nourrisseurs de bovins, nous avons beaucoup de confiance en ce marché éventuel et nous nous attendons qu'il complémente dans les années à venir nos expéditions traditionnelles de bovins sur pied et de viande aux marchés de Toronto et de Montréal.

On doit faire remarquer que nous avons alimenté ces marchés du bétail sur pied et du boeuf en dépit du coût très élevé du transport des marchandises. Contrairement au secteur du grain qui a été protégé contre l'établissement du plein prix du transport de ses produits au marché, l'industrie du bétail sur pied et du boeuf a démontré qu'elle pouvait payer ses comptes et survivre, tandis que les producteurs de grain soutiennent qu'ils ne peuvent pas payer les taux commerciaux et continuent de réclamer l'aide du gouvernement.

En consultant le graphique A et le tableau A on peut constater l'incidence que le tarif du Nid-de-Corbeau a sur la différence entre le coût du transport de la viande et celui du transport des grains de provende.

Il existe un lien entre le coût plutôt modique du transport du grain de provende aux points d'exportation et l'effet que cela a sur les secteurs de l'alimentation et de la mise en conserves des Prairies.

Dans l'intérêt de la brièveté, disons que le coût du grain de provende fourni à nos producteurs est établi sur la base de l'exportation. Le prix qui est réclamé dans les Prairies est calculé en soustrayant le coût du transport et de la manutention de l'expédition aux ports du prix qui est payé dans ces ports. On peut donc constater facilement que si le coût de l'expédition de ce grain est maintenu selon le tarif statutaire très peu élevé, le prix que les producteurs doivent payer dans les Prairies est considérablement plus élevé que ce ne serait le cas si le tarif du transport des marchandises était établi au niveau commercial. C'est là le problème des inégalités qui empêche les

producteurs de bétail de l'Ouest d'aller de l'avant au même rythme que d'autres industries. On explique dans le tableau B comment le prix du grain de provende a été faussé en 1981/82 par l'imposition du tarif du Nid-de-Corbeau.

i.e. moyenne '81/82

Orge de provende à Vancouver	131, 06 \$ la tonne
Transport à Vancouver	
(tarif du Nid-de-Corbeau)	4, 89 \$ la tonne
Frais de manutention	9, 37 \$ la tonne
	<hr/>
	116, 22 \$

Si l'expéditeur avait eu à payer le taux commercial courant pour le transport de son orge vers le marché, le prix de l'orge de provende aurait été de beaucoup diminué dans les Prairies.

Orge de provende no 1 à Vancouver	131, 06 \$ la tonne	
		(versement total reçu au magasin de Vancouver)
Transport à Vancouver		
(5,27 x le tarif du Nid-de-Corbeau)	25, 78 \$ la tonne	
Frais de manutention	9, 37 \$ la tonne	
	<hr/>	
	95, 91 \$ la tonne	

Ainsi que calculé par le gouvernement fédéral et réaffirmé par le ministère des Transports, le coût du grain de provende des Prairies dépasse de 20,87 \$ ce qu'il en coûterait si on appliquait le plein taux commercial. Les chiffres ci-dessus démontrent que cela est juste.

On remarque encore plus la signification des inégalités causées par le tarif du Nid-de-Corbeau quand on calcule le chiffre de la consommation totale, dans la province, du grain de provende utilisé pour l'élevage des bouvillons et des génisses jusqu'au poids voulu pour l'abattage. Selon les chiffres fournis pour l'abattage des bouvillons et des génisses en Alberta en 1981, on peut évaluer le total de toute la consommation du grain de provende en utilisant la moyenne acceptée de 70 boisseaux de grain de provende.

L'abattage de 1 326 026 bouvillons et génisses en 1981 multiplié par 70 = 92 821 820 boisseaux.

Comme il y a 45,92 boisseaux dans une tonne, la consommation totale est donc de 2 021 381 tonnes d'orge utilisées dans la production du boeuf en 1981 en Alberta.

2 021 millions de tonnes métriques x 20,89, soit l'écart du tarif du Nid-de-Corbeau = 42 226 649,00 \$.

Après avoir fixé à 42 000 000,00 \$ la consommation totale de l'orge de provenance de l'Alberta, on commence à constater comment le tarif actuel du Nid-de-Corbeau est dommageable. On doit cependant se rappeler qu'on ne tient ici nullement compte du dommage que subit le reste du secteur des bovins; on n'explique pas non plus le dommage total causé par le régime des prix régi par le prix d'exportation du tarif du Nid-de-Corbeau aux autres grains de provenance comme le blé de provenance, l'avoine et le foin ensiloté. Même les frais de pâturage sont touchés par cette modification apportée artificiellement au prix du grain. Il est presque impossible de calculer le dommage que cause l'établissement des prix à un taux inférieur à celui du coût de l'expédition des grains de provenance.

En raison des effets sus-mentionnés et étant donné que 60 pour cent environ de tous les frais encourus par l'industrie des parcs d'engraissement proviennent de l'achat de grain de provenance, on peut comprendre l'inquiétude des exploitants albertains de parcs d'engraissement publics et privés. Toute modification législative qui n'aide pas à l'élimination de ces effets nuisibles sera considérée comme insuffisante pour le règlement des problèmes auxquels fait face l'industrie des bovins d'engraissement.

Nous en venons à l'examen de l'effet qu'aura la réforme intitulée le projet de loi C-155 qui est devant la Chambre.

Adopté en première lecture au début de mai, ce projet de loi a pour objet de ne corriger que certains des problèmes qui sont liés à la manutention et au transport du grain; c'est l'avis de la Alberta Cattle Feeders' Association que ce projet de loi est mal rédigé, mal conçu et qu'il ne tient pas compte de l'engagement que le gouvernement a pris antérieurement en vue de remédier aux effets négatifs d'un tarif fixe trop bas.

L'objet principal du projet de loi est de verser toute la subvention du Nid-de-Corbeau aux chemins de fer. En tant que l'un des groupes touchés d'une façon négative par le projet, nous estimons que cette initiative à l'égard des chemins de fer est intolérable surtout quand nous songeons que le coût actuel du transport du grain est à l'heure actuelle à un niveau désastreux.

Le gouvernement fédéral a avoué qu'il savait bien que le projet de loi ne supprimerait pas ces obstacles et que le dommage causé à l'industrie du boeuf seule serait grave--non seulement en fonction de la perte de débouchés qui est considérée comme un coût indirect mais aussi, et ce qui est encore plus important, en fonction du coût direct qui sera encouru en vue de compenser la subvention du gouvernement.

Prenant pour acquis les prévisions estimatives du gouvernement au sujet des coûts ferroviaires jusqu'en 1985/86 et le coût de l'inflation au-delà de cette période, et si l'expéditeur acquitte le coût des premiers trois pour cents de l'inflation jusqu'en 1985/86 et de six pour cent au-delà de cette période, on peut croire que l'effet que l'écart des prix aura sur le prix du grain de

provenant des Prairies sera la différence qui existe entre le taux compensatoire par tonne des chemins de fer et le versement de toute la subvention du gouvernement aux chemins de fer. D'ici en 1991-92, cet écart (taux par tonne du chemin de fer de 53,26 \$ moins le versement de la subvention du gouvernement de 20,87 \$) se traduira par une perte de 32,39 \$ la tonne.

En reprenant le calcul effectué sur la consommation de l'orge en Alberta, on constate que les producteurs de bœuf subiront 55 pour cent de plus de dommages qu'à l'heure actuelle.

Ceci signifie 2,021 tonnes métriques x 32,39 tm = 65 460 000 \$. ce qui sera peut-être la perte totale que subira l'industrie de l'engraissement des bovins.

La Alberta Cattle Feeders' Association se rend compte qu'elle n'est pas le seul secteur à subir les effets nuisibles du projet de loi; au lieu de présenter la cause de toute l'industrie du bétail et de la plus-value de notre province, nous voulons tout simplement souligner qu'une étude terminée récemment par Agriculture Canada a établi le dommage total du changement qui peut être apporté à la méthode de paiement et souligne très clairement ce qui est qualifié d'«incidence» sur la valeur effective de ces industries.

Il suffit de mentionner l'effet multiplicateur de chaque dollar investi dans l'alimentation, la transformation, la mise en conserves et dans une multitude d'autres industries associées qui se traduit par la production de quatre nouveaux dollars dans la province. C'est alors qu'on constate que le dommage est beaucoup plus grave qu'on ne l'anticipait. (Les prévisions estimatives indiquent que la perte subie par les secteurs des bovins et du porc seuls pourrait s'élever à 852 000 000 \$ d'ici à l'an 1990-/91 selon les niveaux de production).

Ces chiffres ne sont que l'aboutissement logique d'une politique que bien des gens, dont les nourrisseurs de bétail, estiment être nocive pour l'Ouest. L'introduction du nouveau projet de loi sur le Nid-de-Corbeau a déjà fait croire à certaines industries de l'Alberta qu'elles ne verront pas se réaliser leur espoir d'une saine expansion.

Relativement au projet de loi C-155.

- on constate immédiatement la perte de la confiance des producteurs de bétail, de fabricants de conserves et des secteurs des services qui recherchent des conseils au sujet de leurs investissements à long terme. Une fois que les nourrisseurs auront constaté que le projet de loi a causé la perte de leur avantage géographique, ils diminueront leur chiffre d'affaires dans notre province et tenteront vraisemblablement de placer aux États-Unis une partie du capital qu'ils affectent à l'alimentation des bovins. En termes simples, le transfert de capital vers d'autres régions donne lieu à une baisse de l'activité économique

de la région touchée à l'avantage des régions où l'entreprise est bienvenue et où elle peut croître librement.

- Au fur et à mesure que les parcs d'engraissement disparaissent, le secteur vache-veau sera touché d'une façon défavorable par la perte de la concurrence locale pour le veau. Même si le secteur vache-veau n'est pas aussi bouleversé que le secteur des parcs d'engraissement, on peut croire que cette industrie perdra de sa vigueur parce qu'elle se fie à un marché extérieur pour le veau et en raison de la hausse éventuelle du coût du transport des bovins sur pied.
- Si l'on y pense, ce n'est pas logique d'expédier des bovins d'engraissement et des grains de provende ailleurs en Amérique du Nord quand on en a une abondance en Alberta et qu'il y existe la capacité et les connaissances voulues pour la conversion ou la transformation des grains de provende en production de boeuf. C'est cependant ce qui se passe! Par suite de l'ingérence politique de nos voisins, les Albertains sont délibérément désavantagés.
- Mais, pour aller plus loin, demandez-vous ce que les nourrisseurs de bovins de l'Alberta pourraient faire à l'heure actuelle pour planifier leurs investissements à long terme en présence de cette tentative de caractère politique de «coloniser» davantage notre secteur? A la lumière de cette difficulté à laquelle notre industrie fait face, nous pouvons nous attendre à ce que certaines personnes se réjouissent de notre perte; il n'est pas logique, cependant, de croire que les nourrisseurs de bovins permettront à ce problème de faire tort à leur activité.

De fait, les nourrisseurs de bovins doivent demander au gouvernement provincial de compenser cette loi injuste. Les autres associations et groupes provinciaux en feront probablement de même, de sorte qu'on peut se demander ce que les producteurs du Québec veulent obtenir en sabotant les recommandations de Gilson et s'ingérant, sur le plan politique, dans les affaires de l'Ouest alors qu'il tente de régler ses principaux problèmes de transport.

Malheureusement, on ne traite plus de ce problème d'une façon logique et équitable. On a abandonné cette façon de voir les choses lorsque les pools du blé de l'Ouest ont abandonné la formule Gilson et ont cherché une solution sur le plan politique en misant sur un certain nombre de craintes injustifiées de la part du Québec.

Les nourrisseurs de bovins constatent bien que les choses sont contre eux puisqu'il semble s'agir d'un fait accompli. On a adopté en principe le projet de loi C-155 pour en venir à cette situation. L'opposition officielle et le parti nouveau démocratique ont voté contre le projet de loi mais il en était au stade du comité et personne ne croit guère qu'on puisse en ce moment pratiquer des modifications qui rendront le projet de loi juste et équitable.

Si l'on en juge par les piètres résultats de la campagne d'opposition et malgré le consensus qui existait contre ce projet on doit hésiter à croire que nos consultations aboutiront à quelque chose. Il est toutefois important pour nous de présenter notre opinion en public.

Recommandations:

Avant de souligner les modifications que l'A.C.F.A. veut recommander, permettez-moi d'expliquer que le projet de loi n'est pas du tout ce que notre organisation avait accepté au départ:

1. Au début, l'A.C.F.A. avait déclaré que la solution la plus logique et rentable du problème des inégalités du tarif du Nid-de-Corbeau était le retour au principe de l'entreprise libre selon lequel les producteurs de grain pourraient payer, en plein, le taux commercial pour le transport de leur grain aux marchés d'exportation--sans subventions. L'A.C.F.A. croit encore que c'est là la solution la plus logique et n'accepte pas l'argument de certains producteurs de grain selon lequel ils ne peuvent pas subsister sans des subventions qui ne cessent pas.

En vue, cependant, d'en arriver à un compromis et se rendant compte qu'il est difficile de supprimer des avantages économiques une fois qu'ils sont en place, la Alberta Cattle Feeders' Association a consenti à participer aux négociations Gilson dans l'attente qu'une clause de vétusté mette fin à cette histoire de tarif statutaire. En dépit de ce compromis et d'autres compromis qui ont été consentis, le gouvernement continue de vouloir engager l'argent des contribuables à un versement perpétuel de ce qu'on appelle la subvention du Nid-de-Corbeau. Qu'est-ce qui pourrait être aussi idiot que cela? Le concept est fondamentalement mauvais, ce qui a été complètement oublié par les négociateurs. La raison pour laquelle une subvention qui est versée soit aux producteurs ou aux chemins de fer est injuste est que cette subvention ne sera pas gagnée ni méritée et qu'elle peut donner lieu à des bouleversements économiques.

Si quelqu'un croit avoir un droit légitime à une subvention du Nid-de-Corbeau, il doit alors expliquer comment une subvention non gagnée devient un droit et se justifier auprès des contribuables canadiens qui sont accablés par le plus grand déficit de l'histoire canadienne.

2. Comme il semble peu probable qu'on n'invoque la solution logique du paiement par l'utilisateur, il faudra revenir à la proposition Gilson. Même si elle n'est pas entièrement satisfaisante, c'est la seule solution qui semble avoir obtenu un consensus majoritaire dans

l'Ouest du Canada et c'est celle que le gouvernement libéral avait appuyée dans son rapport préliminaire.

3. La formule Gilson a été rejetée par les pools du blé des Prairies et par quelques députés libéraux du Québec et elle a été qualifiée d'inacceptable parce qu'elle ne se conforme pas à leur idée de la façon dont les choses doivent aller.
4. Comme les recommandations de Gilson ont été mises de côté d'une façon disgracieuse par le Québec et les pools du blé des Prairies, l'A.C.F.A. propose au comité de modifier le projet de loi de façon à permettre aux producteurs de grain d'accepter la "subvention du Nid-de-Corbeau" selon leur propre choix.
5. Il faut alors permettre aux producteurs de grain d'accepter la "subvention du Nid-de-Corbeau" selon leur propre choix. Autrement dit, donner aux producteurs le choix de la façon dont ils utiliseront leur subvention, ou leur faire la courtoisie de leur permettre de décider ce qu'ils cultiveront, comment ils le mettront en marché et le moyen de transport qu'ils emprunteront pour expédier leur produit aux points d'exportation. On appelle cette solution la "liberté de choix" et elle se accepte graduellement, en particulier par la Alberta Cattle Feeders' Association. Nous croyons qu'en exerçant cette liberté de choix les exploitants agricoles devraient individuellement décider s'ils doivent accepter une subvention immédiate et payer des taux compensatoires pour l'expédition de leur grain ou encore faire remettre leur subvention aux chemins de fer à même un compte créditeur une fois que les services ferroviaires seront retenus. Selon une analyse préliminaire, il ne serait pas difficile d'administrer un tel régime et il devrait intéresser tous les producteurs de grain. Depuis la volte-face de Pepin et son abandon de ses propres principes relativement à la méthode de paiement, il semble que la liberté de choix sur le plan individuel soit la solution la plus acceptable pour régler le problème. Après tout pourquoi ce Comité et le ministère des Transports ne voudraient-ils pas se plier au principe démocratique de la liberté de choix? Nous sommes d'accord.
6. A défaut d'accepter ce concept, le Comité voudrait peut-être consentir à présenter une modification selon laquelle les éleveurs de bétail seraient compensés directement pour le tort que la subvention à l'exportation leur cause.
7. Et si cela même n'est pas acceptable, le Comité voudra peut-être recommander que les utilisateurs du grain de provende des Prairies ne soient pas tenus de compenser la subvention à l'exportation lorsqu'ils achètent leur grain.

8. En plus des modifications que nous avons recommandées au sujet du nouveau projet de loi du Nid-de-Corbeau, l'A.C.A. voudrait que ce Comité propose de modifier l'article 3 (ix) de la Partie I relativement à la composition du Comité supérieur du transport du grain de façon à exclure des trois sièges qui sont proposés pour eux les consommateurs de grain de provende de régions autres que celle des Prairies.

Comme la plus grande partie du grain de provende cultivé dans l'Ouest est utilisé dans cette région, il semble logique de donner aux utilisateurs du grain de provende des Prairies le droit d'être représentés au sein du comité, si les utilisateurs de l'Est doivent y être inclus. De plus, il semble juste de donner le premier choix aux utilisateurs de l'Ouest plutôt que l'inverse. Notons que le grain de provende constitue la principale récolte de l'Alberta et qu'il utilise plus de la moitié de l'orge cultivée au Canada.

Le marché le plus grand et le plus important de cette production de grain est le marché local du grain de provende des Prairies. Des 13 millions de tonnes d'avoine et d'orge cultivées chaque année, 6,6 millions de tonnes ou 51 pour cent de la production est utilisée en Alberta, en Saskatchewan et au Manitoba. C'est là plus que le marché d'exportation qui est responsable de 32 pour cent de la production annuelle ajouté à environ 8 pour cent de l'avoine et de l'orge expédiées à l'Est du Canada.

Selon le concept du versement aux chemins de fer, comment peut-on justifier la présence des utilisateurs de l'est au sein du comité, surtout quand on songe qu'en 1982, les utilisateurs de l'extérieur des Prairies n'ont utilisé qu'un pourcentage infime de la production du grain de provende produit dans l'Ouest?

9. De plus, l'A.C.F.A. croit qu'il est nécessaire de modifier complètement la Partie IV touchant l'examen de la loi. Cet examen ne saurait avoir de la valeur que si les groupes qui ont participé au travail de Gilson sont invités de nouveau à la table de négociation pour des raisons sérieuses.

En soulignant l'expression «des raisons sérieuses», nous voulons dire qu'il faudra inclure dans le projet de loi une condition selon laquelle tous les versements de la subvention du Nid-de-Corbeau seront suspendus au début de la campagne agricole de 1985/1986 jusqu'à un examen des participants qui serait suivi par un débat parlementaire. Autrement dit, si cet examen n'est pas effectué au Parlement à la suite d'une analyse de la question producteurs-utilisateurs, on devrait l'abandonner.

Ce qui précède est l'expression de ce qui nous préoccupe dans le projet de loi C-155. L'A.C.F.A. nourrit d'autres préoccupations au sujet du parti pris

politique qui semble avoir inspiré le projet de loi et les événements qui se sont déroulés jusqu'à la convocation de la présente audition de votre Comité.

Il suffit de dire que cette tentative tortueuse de régler le problème de l'ancien tarif du Nid-de-Corbeau ne suffit pas à éliminer les effets négatifs qu'elle aura sur le secteur du bétail; on ne saurait pardonner une tentative de perpétuer ces effets nuisibles au delà de notre procédé.

En résumé, les nourrisseurs de bovins de l'Alberta estiment que le projet de loi C-155 est mal conçu et mal rédigé. Sans des modifications profondes, ce projet de loi ne saurait qu'écarter l'Ouest du marché équitable qui nous a été promis lors de la Conférence sur les perspectives économiques de l'Ouest et du concept de fédéralisme qui anime notre nation.

Respectueusement,

1e 2 août 1983.

AUGMENTATION DU TAUX DU TRANSPORT FERROVIAIRE DES MARCHANDISES
POUR LE BOEUF SUSPENDU DE CALGARY EN ALBERTA VERS TORONTO ET MONTREAL

Base - Wagons de 60 000 livres - 100 bovins

<u>Date</u>	<u>Taux par quintal</u>	<u>Purc. augm.</u>	<u>Recette par wagon</u>	<u>Coût par CSS</u>
31 décembre 1974	3,50 \$	-	2,100 \$	21,00 \$
1er janvier 1975	4,03	15,1	2,418	24,18
15 février 1975	4,55	12,9	2,730	27,30
5 mai 1975	4,78	5,1	2,868	28,68
1er janvier 1976	5,05	5,6	3,030	30,30
1er septembre 1976	5,16	2,2	3,096	30,96
1er janvier 1978	5,39	4,5	3,234	32,34
1er janvier 1979	5,71	5,9	3,426	34,26
12 juin 1979	5,81	1,8	3,486	34,86
1er juillet 1979	5,92	1,9	3,552	35,52
1er février 1980	6,52	10,1	3,912	39,12
1er janvier 1981	7,21	10,6	4,326	43,26
15 mai 1981	7,42	2,9	4,452	44,52
1er août 1981	7,59	2,3	4,554	45,54
1er janvier 1982	8,51	12,0	5,106	51,06
2 février 1982	9,02	6,0	5,412	54,12

COUT DU TRANSPORT DU BOEUF DE L'ALBERTA VERS DIVERS MARCHES

De Lethbridge à Montréal - Tarif postal sur la carcasse de boeuf

1er janvier 1974	3, 50 \$ le quintal
1er janvier 1983	9, 02 \$ le quintal
Taux d'augmentation par année	18 %

Coût total du transport du boeuf à Montréal (1983) 12,50 \$ le quintal
(y compris le courtage, le rétrécissement)

Coût équivalent pour Seattle 6,20 \$ (Fonds canadiens) le quintal
Coût équivalent pour San Fransisco 8,20 \$ (Fonds canadiens) le quintal

Taux du transport des marchandises pour les bovins sur pied

(Wagon à deux plateformes)

De Lethbridge à Toronto, le quintal

Du 15 octobre au 31 décembre, bovins d'un an de 700 livres

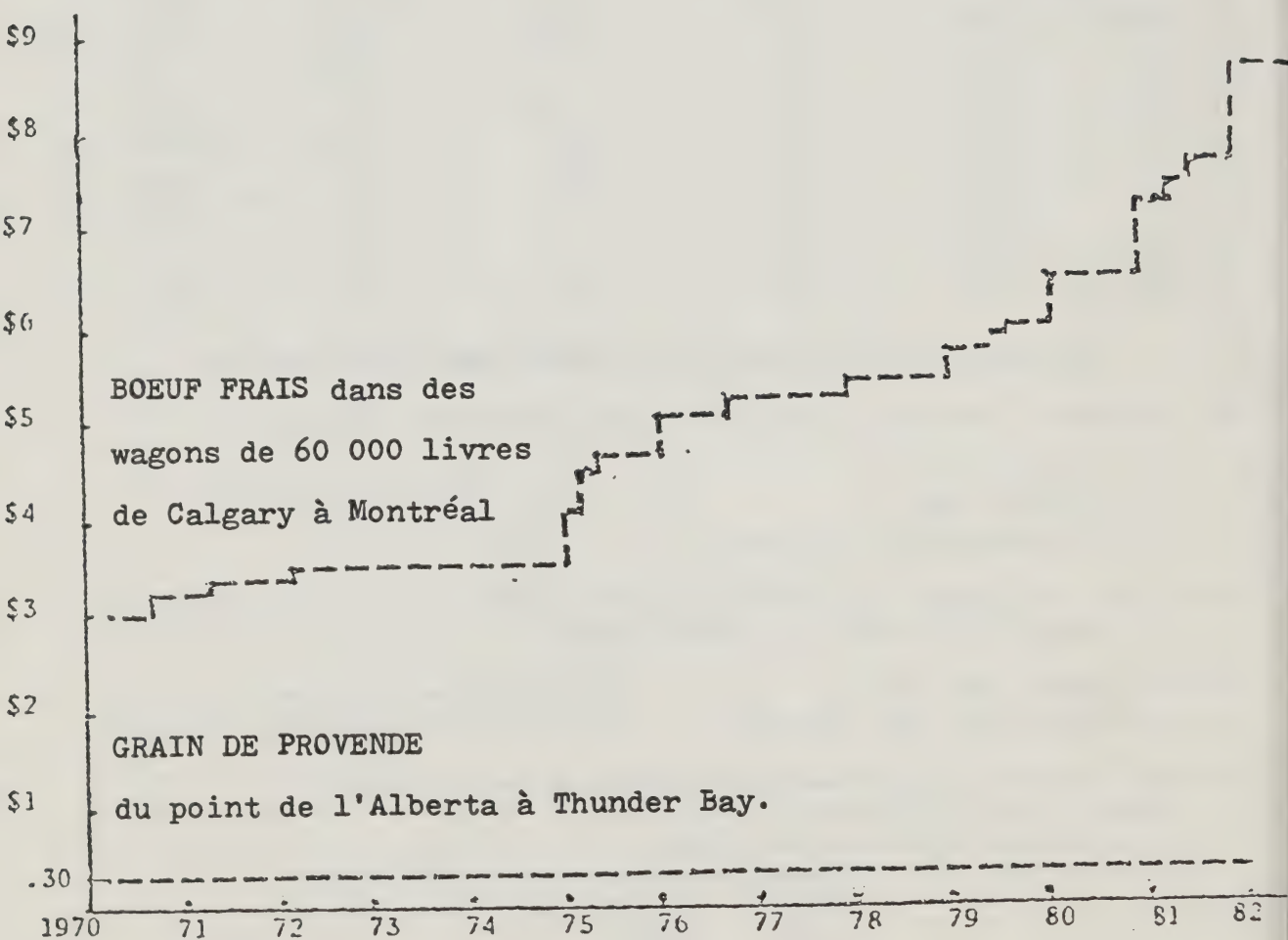
1971	1,91 \$
1975	3,82 \$
1978	3,78 \$
1982	6,63 \$
1983	7,35 \$

Changement du pourcentage de 1971 à 1983

GRAPHIQUE A

Coût du transport- Viande et grain de provende

Dollars par
quintal



Source:

Conseil canadien de la viande.

TABLEAU B

Effets de l'inégalité du prix sur le prix du grain de provende
de l'Ouest selon diverses formules pour le tarif
du Nid-de-Corbeau

Année	Taux compensatoire (rail) (Taux/tonne)	Tarif ferroviaire brut - expéditeurs		Effet du prix	
		Versement du gouvernement (tout aux chemins de fer)	Versement du gouvernement divisé 50/50	Versement aux chemins de fer et 50/50	Versement aux chemins de fer et compensation
1981/82	25.78	4.89	4.89	0	20.89
82/83	23.63	4.89	4.89	0	18.74
83/84	26.27	5.60	12.38	6.78	20.67
84/85	28.90	6.39	15.55	9.16	22.51
85/86	31.42	7.25	18.98	11.73	24.17
86/87	34.60	9.14	21.88	12.74	25.46
87/88	37.73	11.21	25.53	14.32	26.52
88/89	41.12	13.42	28.35	14.93	27.7
89/90	44.82	15.76	32.03	16.27	29.06
90/91	48.86	18.24	36.04	17.80	30.62
91/92	53.26	20.87	40.45	19.58	32.39

On prend pour acquis: Prévisions du gouvernement sur les coûts estimatifs des chemins de fer jusqu'en 1985/86 et taux d'inflation de 9 % au-delà de cette période
L'expéditeur paie le premier trois pour cent de l'inflation jusqu'en 1985/86 et 6 % au-delà de cette période selon 31, 1 millions de tonnes expédiées chaque année.

APPENDICE «TRPT-64»

MÉMOIRE AU

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS

DE LA CHAMBRE

AU SUJET DU

PROJET DE LOI C-155

Présenté par:

Dave Felstad, président

Office de commercialisation des
producteurs de porc de l'Alberta

(Alberta Pork Producers Marketing Board)

le 2 août 1983

Je tiens, au nom des éleveurs de porcs de l'Alberta, à vous remercier pour nous avoir permis de témoigner devant les membres du Comité permanent. Nos raisons de demander cette rencontre sont importantes, car notre avenir est en jeu.

Si le projet de loi est adopté sans modifications à la méthode de versements, il fera subir à notre industrie un dommage réel et très grave. Nous voulons expliquer pourquoi et, ce qui est plus important, comment on pourrait modifier le projet de loi de façon à ce que toute l'agriculture de l'Ouest du Canada en profite.

Nous n'avons pas l'intention de vous donner un traité économique au sujet de l'incidence du versement de la subvention du Nid-de-Corbeau aux chemins de fer. Le Comité doit savoir que, même si la question du Nid-de-Corbeau est en grande partie une question économique, c'est la politique qui détermine si des modifications doivent y être apportées ou non. Nous nous croyons obligés, cependant, de souligner brièvement les conséquences économiques que le versement d'une subvention aux chemins de fer aura sur notre industrie, si ce n'est que pour mettre les choses au point.

Nous savons qu'en dépit de la logique de nos arguments, les modifications que nous réclamons ne seront pas approuvées à moins que l'agriculture du Québec n'y consente. De dire le contraire serait pour nous une insulte. Votre Comité a été informé par le ministre, M. Pepin, qu'il serait futile d'envisager des modifications dans les dispositions touchant les méthodes de versement du projet de loi, car l'octroi d'une subvention aux agriculteurs de l'Ouest ne serait pas acceptable sur le plan politique dans le Québec et que cela serait aussi inacceptable sur le plan politique au Parlement.

Nous n'avons pas d'autre choix que de ne pas tenir compte de la réalité de la situation dans l'espoir aveugle que le gouvernement du Canada commencera un jour à exercer sa responsabilité envers tous les Canadiens au lieu de perpétuer sa soumission abjecte à la province de Québec.

PRODUCTION DU PORC EN ALBERTA

L'Union des producteurs agricoles voudrait nous faire croire que le versement de la subvention du Nid-de-Corbeau aux producteurs donnerait aux éleveurs de porcs des Prairies un avantage concurrentiel qui pourrait «détruire entièrement l'industrie du porc du Québec». Dans d'autres circonstances, les éleveurs de l'Alberta pourraient être flattés par la crainte que notre efficacité dans la production peut inspirer dans l'industrie du porc du Québec. Mais en ce moment critique, nous sommes très surpris d'entendre de pareilles déclarations. Il est encore plus ridicule de voir comment le gouvernement fédéral est disposé à croire que ces craintes sont justifiées.

Malgré les arguments du Québec, l'industrie du porc de l'Alberta n'est pas une concurrente si formidable. De fait, en termes relatifs, notre production a baissé depuis 15 ans. En 1968, l'Alberta élevait 1 541 046 porcs, ce qui constituait environ 21 pour cent de la production canadienne. Cette année, nous produirons environ 1,450 000 porcs, mais notre part de la production canadienne baissera à seulement 11,5 pour cent.

Par contraste, le Québec a élevé 1 420 341 porcs en 1968, soit 19 pour cent de la production canadienne. Cette année, sa production dépassera 4,5 millions de porcs, soit 37 pour cent de la production du Canada.

Comme vous pouvez le constater, nous ne sommes pas des géants; de fait, notre industrie est en stagnation sous plusieurs rapports. Nous avons élevé en moyenne 1 500 000 porcs chaque année durant les quatre dernières décennies. Nos producteurs ont modifié de façon substantielle leurs installations de production pour s'adapter aux changements de la technologie, mais notre industrie de la transformation n'a pas marché de pair avec cette évolution. Malgré les changements de caractère technologique qui se sont produits dans l'industrie de la transformation du porc, on n'a pas investi de sommes importantes dans la création de nouvelles installations de transformation du porc en Alberta. Notre capacité de concurrencer les marchés d'exportation est fondée plus sur l'efficacité de notre secteur de transformation que sur l'efficacité de la production du porc. Tant qu'il n'y aura pas de perspective intéressante pour l'industrie du bétail en Alberta, il ne semble pas que ces investissements nécessaires se concrétisent.

Sur le plan de la commercialisation, nos marchés les plus importants sont évidemment ceux de l'Alberta et de la C.-B. Ce marché utilise au moins 90 pour cent de notre production, tandis que des 10 pour cent qui restent, 7 pour cent va aux É-U et 3 pour cent au Japon. Sauf quelques ventes sporadiques sur le marché de New-York, très peu de porc de l'Alberta est expédié vers l'est de la Saskatchewan.

Cette répartition de notre production reflète l'intérêt que notre barème des prix suscite dans certains marchés; selon ce point de vue, il est juste de dire que l'Est du Canada représente un marché plutôt faible. Contrairement au marché du nord-ouest des É.-U. où il existe une forte population et où il se manifeste une carence de porc assez grave, le marché de l'Est du Canada est saturé par suite de la hausse très rapide de la production du porc dans le Québec.

Même si l'on pouvait augmenter le mouvement de notre porc vers le Québec, nous nous demandons comment cet argument pourrait justifier l'imposition de coûts accablants de production aux éleveurs de porcs de l'Alberta. A notre avis, si le Québec veut protéger son industrie contre la concurrence plus efficace, il serait plus juste et plus efficace d'imposer des barrières tarifaires à l'importation du porc.

De toute façon, et en dépit du fait que notre production n'est pas très importante et que nous n'avons pas enregistré de croissance depuis trente ans, notre industrie fournit un apport important à l'économie de l'Alberta. On estime que un dollar d'augmentation de la demande du porc donne lieu à une augmentation de 5,80 \$ du rendement total des industries connexes. Cet «effet multiplicateur» de notre industrie suscite la création de perspectives brillantes d'investissement et d'emploi pour des milliers d'Albertains.

Plus directement, l'élevage du porc ajoutait plus de 210 millions de dollars aux recettes en comptant de la production agricole de l'Alberta en 1982; cette année-là, nous avons fourni un marché intérieur à environ 510 000 tonnes de grain de provende.

Mais, à notre avis, l'aspect le plus intéressant de cette situation est le potentiel des années à venir. Avant le dépôt du projet de loi C-155, nous avions de bonnes raisons de croire que, grâce à une solution neutre de la question du tarif du Nid-de-Corbeau, nous pourrions commencer à exploiter nos possibilités. Le projet de loi C-155 a refroidi notre enthousiasme; notre sort sera réglé si le projet de loi est accepté sans qu'on apporte des modifications aux dispositions touchant la méthode de versement. Nous voulons prendre un instant pour expliquer.

INCIDENCE DES MODIFICATIONS DU NID-de-CORBEAU

Comme vous le savez, le grain de provende constitue la principale partie du coût total de la production du porc. On peut dire que le coût du grain de provende est d'environ 50 pour cent du coût total de production. Les avantages offerts à la production d'une région à une autre sont en grande partie fondés sur le prix relatif des grains de provende.

Au Canada, c'est l'orge qui est utilisée principalement comme grain de provende dans l'élevage du porc; la province de l'Alberta cultive la moitié de l'orge du Canada. Mais en raison du tarif du Nid-de-Corbeau, notre proximité de cette principale source de grain de provende ne donne pas, comme on pourrait le croire, un avantage concurrentiel appréciable à l'industrie du porc de l'Alberta.

Une industrie se situera toujours très près de la source de ses ressources brutes quand le coût du transport est considérable. Le fait de subventionner le transport des matières brutes, à partir de leur source, diminue cependant le besoin d'un tel rapprochement et, dans certains cas, peut encourager l'industrie à se situer plus près du marché qui doit acquérir le produit fini.

Dans le cas de l'élevage du porc, la transformation de l'orge en porc donne lieu à une économie considérable des frais de transport; si ce n'était du tarif du Nid-de-Corbeau, l'industrie du porc du Canada aurait intérêt à se situer tout près des sources de grain de provende. On peut constater cette possibilité en examinant l'expérience acquise au É.-U. Dans de pays, la

production du bétail s'effectue là où le grain de provende est cultivé, soit dans le «mid-west» connu sous le nom de «région du maïs». Le petit État de l'Iowa a, par exemple, élevé plus de 24 millions de porcs en un an, ce qui constitue plus de 25 pour cent de la production entière des É.-U.

Mais il ne serait pas juste de prétendre que le tarif du Nid-de-Corbeau est le principal facteur de l'évolution de l'industrie du porc du Canada. Jusqu'à la période inflationnaire des années 1970, le tarif du Nid-de-Corbeau équivalait à la grande partie du coût du transport; les inégalités qui se manifestaient dans les prix du grain de l'intérieur étaient donc minimes. De fait, l'effet prédominant du tarif du Nid-de-Corbeau, à cette époque, était probablement plus marqué durant les périodes où le manque de capacité des chemins de fer et l'inefficacité du réseau ferroviaire donnaient lieu à la surabondance du grain et causaient la baisse des prix dans les Prairies. On a vécu cette expérience notamment en 1971; un grand nombre d'exploitants agricoles se rappellent qu'on vendait alors l'orge de l'Alberta pour un dollar les trois boisseaux. Il n'est pas surprenant que durant cette année la production du porc s'est élevée à environ deux millions de porc, soit la production la plus considérable des années d'après-guerre.

Nous nous soucions plus de l'incidence que le tarif du Nid-de-Corbeau a sur notre industrie par rapport à l'avenir plutôt qu'en fonction du passé. Nous nous rendons compte qu'en échange d'une rémunération raisonnable pour le transport du grain, les chemins de fer doivent rénover leur système de façon à éviter la répétition de la situation de 1971, où il y a eu surabondance. Si l'on augmente la capacité du transport du grain, on peut donc s'attendre à ce que le prix du grain interne soit toujours inférieur au prix d'exportation en fonction du coût du transport vers les points d'exportation.

Il va sans dire que si le taux du transport est fortement subventionné, le prix du grain des Prairies sera beaucoup plus élevé que si le producteur de grain recevait sa subvention du Nid-de-Corbeau directement et pouvait l'appliquer au taux compensatoire du transport des marchandises qu'il aurait réclamé pour ses envois de grain. Une telle solution éliminerait la partialité dans l'utilisation des terres; elle supprimerait les inégalités qui existent dans les prix du grain dans le marché du grain des Prairies, et elle encouragerait l'élaboration d'un système de transport du grain efficace dans l'Ouest du Canada.

L'incidence du versement aux chemins de fer sur le coût est immense. Il faut environ un tiers de tonne de grain pour nourrir un porc de la pesanteur voulue pour le marché. L'inégalité des prix du grain qui sera provoquée par le versement de la subvention du Nid-de-Corbeau aux chemins de fer sera d'environ 20,00 \$ la tonne de plus que si l'on avait mis en place une méthode de versement neutre. Il en coûtera donc à l'éleveur de porcs de l'Alberta environ 6,60 \$ de plus en coût de grain supplémentaire pour élever un porc si le projet de loi C-155 est adopté sans qu'on fasse de changement à la méthode des versements.

Mettons dans son contexte ce coût supplémentaire: comparons-le au rendement moyen par rapport au coût que les éleveurs de porcs ont reçu dans le passé. Durant la période d'octobre 1972 à novembre 1982, le rendement mensuel moyen par rapport aux coûts a été en Alberta de 7,11 \$ par animal. Il est donc clair que l'éleveur de porcs de l'Alberta n'a pas les ressources voulues pour assimiler ce coût supplémentaire.

Il n'est pas nécessaire d'effectuer une analyse économique compliquée. La conclusion évidente est que l'industrie subira un rétrécissement si ce problème n'est pas réglé. Quand on examine l'ensemble de la situation, on constate que l'argument est encore plus convaincant. Si nous pouvons maintenir la moyenne de 1 500 000 porcs par an pendant dix ans, nous aurions payer 148 millions de dollars de plus pour le grain de provende que si la subvention du Nid-de-Corbeau était versée au producteur.

On ne peut se tromper quant aux conséquences de ce coût supplémentaire; il est vrai qu'on peut mettre en doute l'ampleur du déclin de la production que nous connaissons. Nous ne voulons pas dire que l'adoption du projet de loi C-155 sans modifications causera la destruction totale de notre industrie, même si le gouvernement fédéral est sensible à ce genre d'argument extrême, surtout lorsqu'il est formulé par le Québec. Nous nous attendons à une baisse modérée de la production du porc; c'est même là un fait inquiétant quand on songe que l'économie s'accroît et que la population augmente. A notre avis, ce qui est tragique dans cette situation, c'est la perte de certaines possibilités de production que nous causera le projet de loi.

Une méthode de versement au marché neutre donnerait un stimulant à la croissance et au développement de l'industrie du porc de l'Alberta. Dans de telles circonstances, nous nous attendions à atteindre le niveau de production de deux millions de porcs par année d'ici à la fin de la décennie. Nous anticipions cette croissance comme un moyen d'améliorer notre efficacité dans la transformation et dans la commercialisation, ce qui nous aurait aidé à obtenir les débouchés qui peuvent s'offrir à nous.

Nous n'avions aucune raison de ne pas compter sur ce genre de politique, parce que cette politique aurait été conforme aux propres objectifs du gouvernement énoncés dans le document de 1981 intitulé: «Défi à la croissance--une stratégie agro-alimentaire pour le Canada». Dans ce document, le gouvernement déclarait qu'une stratégie agro-alimentaire doit renfermer une direction fédérale très vigoureuse et des politiques équitables de façon à assurer que la production se développe dans un marché où elle peut jouir des avantages les meilleurs (p. 34)

Le projet de loi C-155 et la méthode de versements qu'il stipule sont une preuve convaincante de l'incapacité du gouvernement d'assurer la direction fédérale dont on a besoin pour réaliser les objectifs bien intentionnés de sa propre stratégie agro-alimentaire.

CONSEQUENCES POLITIQUES DU PROJET DE LOI C-155

Le gouvernement du Canada se rendait compte, évidemment, des conséquences politiques immédiates qu'aurait le plan initial du ministre, M. Pépin, en vue d'un partage de 50 à 50 de la subvention du Nid-de-Corbeau. Le caucus du Québec s'est assuré de cela en termes très catégoriques. Nous doutons cependant que le gouvernement reconnaisse le dommage politique qu'il a provoqué dans l'Ouest du Canada en prenant les initiatives qu'il a adoptées.

Au départ, nous recommandons au gouvernement de cesser d'utiliser l'argument voulant qu'il «n'y ait pas de consensus dans l'Ouest» pour changer de direction et décider de verser la subvention du Nid-de-Corbeau aux chemins de fer. Il n'existe pas plus de consensus dans l'Ouest du Canada en faveur d'un versement aux chemins de fer qu'il n'en existe en faveur d'un versement aux producteurs. Le fait est que si le Québec ne s'était pas immiscé dans cette affaire, le gouvernement aurait sans aucun doute maintenu le projet de verser aux producteurs une subvention du Nid-de-Corbeau.

La communauté agricole de l'Alberta a suivi attentivement l'évolution du nouveau projet de loi au sujet du Nid-de-Corbeau, à partir de la nomination de Clay Gilson à la présidence des entretiens de Winnipeg jusqu'au dépôt du projet de loi C-155. Il était évident dès le début que la réforme du Nid-de-Corbeau serait une tâche difficile; aucun observateur averti ne s'attendait à un «consensus» de l'Ouest à ce sujet.

Il est inévitable qu'il y ait du mécontentement mais, en dernière analyse, les actions du gouvernement et le caractère purement politique de la décision finale ont donné lieu à des sentiments d'amertume dans l'Ouest du Canada, sentiments qui ne disparaîtront pas facilement ni bientôt. Bien des gens étaient mécontents lorsque le ministre, M. Pepin, a atténué le sens des recommandations du Dr Gilson au sujet de la méthode de versement mais nous étions disposés quand même à accepter un compromis politique et appuyer le projet d'un partage de 50/50. Mais leur colère s'est transformée en un ressentiment très profond quand ils ont constaté que le gouvernement s'était rendu complètement à la pression du Québec lors du dépôt du projet de loi C-155.

La plupart des Albertains continuent de croire en la «communauté» du Canada et ils veulent sincèrement contribuer au bien-être de notre pays. Mais ces sentiments de collectivité sont menacés gravement lorsqu'un secteur de notre société peut effectivement saisir le pouvoir fédéral et imposer ses désirs au reste du Canada.

Nous croyons que le gouvernement fédéral a une responsabilité envers tous les Canadiens de voir à ce qu'il n'y ait pas usurpation du pouvoir fédéral. Dans le cas présent, le gouvernement aurait exercé sa responsabilité en rejetant les demandes irresponsables et injustifiées du Québec. La négligence du gouvernement à cet égard fait croire à bien des Albertains qu'ils sont

pénalisés pour avoir participé à l'oeuvre canadienne; ce sentiment a donné lieu à beaucoup de mécontentement dans notre province.

Les effets n'en seront pas aussi immédiats que si le gouvernement avait exercé sa responsabilité envers l'Ouest du Canada et rejeté la demande du Québec. Mais il se peut qu'au fil des années les conséquences de cette initiative soient aussi dommageables sinon à la structure sociale du Canada, du moins aux relations entre l'Alberta et le Québec et aux relations entre l'Alberta et Ottawa.

RECOMMANDATIONS EN VUE DE MODIFICATIONS DU PROJET DE LOI C-155

Il est intéressant de constater que presque tous les groupes qui ont participé à ce débat, sauf l'agriculture du Québec et le gouvernement fédéral, ont reconnu le tort que causera le versement aux chemins de fer de la subvention du Nid-de-Corbeau aux producteurs de bétail de l'Ouest du Canada; la plupart de ces groupes, sinon tous les groupes, ont proposé des recommandations ou offert leur appui en vue de programmes visant à régler nos problèmes. D'un autre côté, quand on a songé à un partage 50-50 de la subvention du Nid-de-Corbeau, le gouvernement s'est empressé d'offrir de l'aide à l'industrie du bétail du Québec. Dans le cas de ces producteurs, le dommage causé à leur industrie était bien plus imaginé que réel.

Dans notre cas, le gouvernement s'est contenté de souligner que, puisque le projet de loi C-155 donnera lieu à la hausse des taux du transport du grain, les inégalités qui existent pour l'industrie du bétail seraient moins vives que si l'on continuait à entériner la loi du Nid-de-Corbeau. Nous rejetons absolument cette justification que donne le gouvernement fédéral pour ne rien faire au sujet des effets négatifs que le projet de loi doit avoir pour notre industrie. Malgré la hausse des tarifs du transport du grain qui suivra l'adoption du projet de loi C-155, le dommage causé à notre industrie continuera d'être considérable; il doit donc être l'objet de l'attention du gouvernement fédéral.

Il est vrai que la loi actuelle du Nid-de-Corbeau n'aurait pu être maintenue beaucoup plus longtemps. Les coûts subis par les chemins de fer et par le trésor fédéral avaient évidemment atteint des proportions insupportables. Le Nid-de-Corbeau devait être modifié; il s'agissait de choisir entre une loi qui aurait eu un effet impartial sur la production du bétail de l'Ouest canadien ou un effet partial. En déposant le projet de loi C-155, le gouvernement a choisi le deuxième choix, ne laissant à notre organisation aucun choix autre que de s'opposer au projet de loi. Nous affirmons que des modifications doivent être apportées au projet de loi de façon à ce que le versement de la subvention du Nid-de-Corbeau soit remis directement aux exploitants agricoles.

Lors des négociations à ce sujet, nous avons constamment exprimé le désir d'en venir à un compromis; la politique que nous avons formulée au sujet des

moyens de modifier le projet de loi reflète ce désir d'en arriver à un compromis. Notre organisation appuie la proposition du «double 80» relativement à la méthode de versement qui a été élaborée lors de consultations avec les autres associations agricoles de l'Alberta. Notre ministre de l'Agriculture, monsieur Leroy Fjordbotten, a expliqué cette proposition lorsqu'il a présenté son mémoire à votre Comité.

La formule de double 80 possède deux vertus en tant que solution de compromis. Premièrement, elle comporte le choix de la liberté de choix relativement au versement de la subvention du Nid-de-Corbeau qui avait été l'objet de l'assentiment général lors de réunions nombreuses dans les circonscriptions dans l'ensemble de l'Alberta. Selon la formule du double 80, le producteur a le choix de décider s'il acceptera sa part de la subvention du Nid-de-Corbeau à titre de versement au comptant ou s'il désire que la subvention soit remise aux chemins de fer dans un compte établi en son nom.

Le deuxième aspect de la formule qui facilite son acceptation est la méthode empruntée pour le calcul du paiement dû au producteur et l'effet minime que ce calcul aura sur la réduction des avantages dûs aux producteurs de grain d'exportation. Pour répondre aux soucis touchant la réduction, on versera directement aux chemins de fer vingt pour cent de la subvention du Nid-de-Corbeau de 651, 6 millions de dollars. Deuxièmement, le 80 pour cent qui reste est ajusté par le fonds de rajustement agricole que le ministre, monsieur Pépon, avait proposé dans le temps. Et, troisièmement, la méthode de calcul des droits de chaque exploitant favorise le producteur de grain d'exportation.

Un producteur qui cultive une récolte non prévue dans la loi ou qui choisit de donner son grain à son bétail ne recevra que quatre-vingt pour cent de la valeur estimative de sa production éventuelle. Le producteur de grain d'exportation, par contre, recevrait un paiement établi par rapport à 100 pour cent du grain vendu au marché.

Le Comité permanent doit certes commencer à préparer son rapport à l'intention du Parlement et il doit être convaincu du besoin de modifier les articles du projet de loi C-155 traitant de la méthode de versement. Nous prions instamment Le Comité d'examiner attentivement le projet de modifier la loi en conformité avec la formule du double 80.

CONCLUSION

En terminant, le Alberta Pork Producers Marketing Board faire appel au sens de responsabilité du gouvernement envers l'industrie du bétail de l'Ouest canadien. Notre organisation ne s'est jamais opposée au concept d'une subvention à l'intention des producteurs de grain d'exportation et nous n'avons jamais réclamé un traitement semblable pour notre industrie. Notre seul intérêt dans cette affaire est de voir à ce que nous ne soyons pas touchés par cette subvention. La demande que nous avons présentée au

gouvernement fédéral est, à notre avis, raisonnable et sans détours. Nous demandons simplement que la subvention du Nid-de-Corbeau soit versée d'une façon qui ne nuise pas à la rentabilité et à la capacité de concurrence de notre industrie.

Au début, le tarif du Nid-de-Corbeau était appliqué pour un grand nombre de raisons qui, à l'époque, étaient légitimes. Le tarif du Nid-de-Corbeau n'a cependant pas été établi en vue de décourager le développement de l'industrie secondaire dans l'Ouest du Canada. C'est cependant ce qui se produira si le projet de loi C-155 est adopté tel quel.

Si nous nous fions à l'engagement pris par le gouvernement fédéral, le projet de loi C-155 imposera des obligations de versement statutaires qui existeront «à perpétuité». Il est donc essentiel que ce Comité s'assure que le projet de loi C-155 ne contienne pas d'éléments défavorables pour les industries connexes.

APPENDICE « TRPT - 65 »

MÉMOIRE DE L'ALBERTA SWINE BREEDERS ASSOCIATION

AU COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS DE LA CHAMBRE DES COMMUNES

Objet: La loi sur le transport du grain de l'Ouest, projet de loi C-155

Août 1983

L'Alberta Swine Breeders Association représente les éleveurs de bêtes de pure race de l'industrie porcine albertaine. L'objectif principal de cette association est de fournir des bêtes d'élevage de grande qualité aux producteurs de viande de porc commercial. Le climat propice de l'Alberta, la qualité de ses céréales fourragères, et l'usage que font les bons éleveurs des programmes de sélection en fonction du rendement financés par le gouvernement ont assuré un approvisionnement sûr et régulier de ces bêtes d'élevage.

Nous sommes maintenant confrontés à une situation où une «loi du Parlement», le projet de loi C-155 va créer une situation artificielle qui menace la santé de l'industrie de la viande de porc commerciale dans l'Ouest du Canada, et menace de ce fait la santé de notre association et de ses membres. Le projet de loi C-155 impose pratiquement l'expédition du grain des Prairies pour que le céréaliculteur puisse bénéficier de la subvention du Nid-de-Corbeau. Ceci place les producteurs de viande de porc de l'Ouest dans une situation nettement désavantageuse par rapport aux producteurs des autres régions du Canada. Ceci accentuera aussi la détérioration du secteur des usines de conditionnement, et pourrait sonner le glas de cette industrie dans l'Ouest.

Le projet de loi C-155 ne semble prévoir aucune garantie de rendement de la part des compagnies de chemin de fer, bien qu'une part importante des fonds publics leur soit réservée. La limite de production céréalière de 31,1 millions de tonnes pour pouvoir prétendre à la subvention du Nid-de-Corbeau semble supprimer toute raison d'accroître la production de grain.

Après avoir dûment délibéré sur les nombreuses propositions présentées, le groupe relativement réduit, mais important, que nous représentons dans l'industrie porcine en Alberta, a voté en faveur de la proposition du «Double 80» avancée par Alberta Port Producers Marketing Board, Alberta Cattle Commission, Unifarm, Alberta Wheat Pool, et les United Grain Growers parce qu'elle donne aux producteurs la «liberté de choix».

Ceci revêt autant d'importance pour le céréalier que pour n'importe quel autre gestionnaire d'une entreprise. Qu'il soit bien entendu qu'en tant que producteurs de viande de porc nous ne réclamons pas du grain à bon marché. Aucune entreprise ou industrie ne peut survivre si elle n'est pas saine; ce que nous voulons donc, c'est une industrie céréalière solide. Nous demandons cependant aussi qu'on nous donne les mêmes possibilités de concourir, en utilisant le facteur d'efficacité que nous confère notre proche voisinage d'une source de fourrage de haute qualité.

La formule «Double 80» semble être celle qui offre les meilleures possibilités aux producteurs, aux compagnies de chemin de fer, aux camionneurs, et aux autres secteurs touchant au domaine de l'agriculture, de concourir et de se développer de la manière la plus efficace possible.

Nous tenons à remercier le comité de nous avoir donné la possibilité de comparaître aujourd'hui devant lui et nous formons des voeux pour la réussite de ses délibérations. Que la raison et la justice prévalent pour tous. Nous vous remercions de votre attention.

Mémoire respectueusement soumis au nom des membres de

l'Alberta Swine Breeders Association

Le président - Walter Weber

Le secrétaire-gestionnaire - Léon Boulter

APPENDICE "TRPT-66"

MÉMOIRE PRÉSENTÉ AU
COMITÉ DES TRANSPORTS DE LA CHAMBRE DES COMMUNES
AU SUJET DE
LA LOI SUR LE TRANSPORT DU GRAIN DE L'OUEST (BILL C-155)

par
L'ASSOCIATION DES PRODUCTEURS D'ORGE DE L'OUEST

126A - 2116 - 27 AVENUE N.E.

CALGARY, ALBERTA

T2E 7A6

(403) 230-4244

LE 4 JUILLET 1983

RÉSUMÉ

QUI SOMMES-NOUS?

L'Association des producteurs d'orge de l'Ouest vous remercie de lui donner la possibilité de témoigner. Elle est la seule organisation destinée à représenter les intérêts des producteurs d'orge des provinces de l'Ouest, ce qui signifie qu'elle s'intéresse particulièrement à la compétitivité future de son produit et du pays. L'Association n'approuve pas les dispositions du Bill C-155 et proposera donc des amendements.

Les cultivateurs d'orge sont sensiblement différents des autres agriculteurs des Prairies puisque leur principale source de revenu est l'orge et non pas le blé, leur principal marché est national et non pas international, et leur principal souci est la compétitivité et non pas l'équité.

Les cultivateurs d'orge travaillent sur les terres les plus productives des Prairies, mais divers facteurs agronomiques limitent souvent leurs options à la culture de canola et de blé de provende, c'est-à-dire non pas d'un blé de qualité pouvant être exporté mais plutôt d'un blé de moindre valeur, destiné à l'alimentation du bétail.

L'Association des producteurs d'orge est bien un organisme de l'Ouest puisque ses membres représentent toutes les régions productrices d'orge de toutes les provinces de l'Ouest. Elle a été constituée dans le

but de défendre les intérêts particuliers des producteurs d'orge spécialisés, en matière de transport, de production et de commercialisation. Il s'agit d'un organisme à participation volontaire, composé d'agriculteurs progressistes dont le nombre n'a cessé d'augmenter depuis sa constitution en 1976. L'Association fait partie de la Coalition des produits agricoles des Prairies et approuve les recommandations que celle-ci a formulées dans son propre mémoire.

NOTRE POINT DE VUE

L'Association des producteurs d'orge de l'Ouest était satisfaite de la décision du gouvernement de modifier le tarif du Nid-de-Corbeau, et elle avait approuvé le projet Gilson. Elle était également satisfaite du projet annoncé par M. Pepin, mais elle a été déçue et découragée par le projet de loi destiné à en assurer la réalisation. Ses principales réserves concernent la formule de paiement des subventions, la répartition des wagons et la composition du Comité supérieur du transport du grain. Elle approuve l'amendement destiné à ajouter une clause de sauvegarde reliant les tarifs aux prix des céréales.

Si le projet de loi est adopté sans amendement, le prix de l'orge à la ferme risque d'être plus élevé que dans le contexte d'un système de paiement aux producteurs. Vous serez peut-être surpris de constater que nous nous opposons à une mesure qui risque d'augmenter nos prix. Cependant, nos revenus sont déterminés par les quantités que nous pouvons vendre et une proportion importante de celles-ci sont destinées à l'industrie nationale de l'élevage. En conséquence, si nos prix sont plus

élevés, l'avantage naturel dont bénéficie l'éleveur des Prairies risque de disparaître, et nos ventes totales de diminuer, ce qui entraînera le déclin de nos revenus. Si le Bill C-155 porte atteinte à l'industrie nationale de l'élevage, certains de nos producteurs les plus modernes risquent de voir leurs revenus diminuer de cinq à quinze pour cent s'ils n'ont pas de débouchés locaux et s'ils ne disposent pas d'entrepôts à taux d'humidité élevé.

Pourquoi ne craignons-nous pas la disparition du tarif du Nid-de-Corbeau, contrairement à certains autres agriculteurs? C'est parce que ce tarif ne nous confère guère d'avantages. Plus de la moitié de nos revenus proviennent du marché national, ce qui signifie que nous n'obtenons que des avantages indirects du tarif actuel du Nid-de-Corbeau. Cependant, si l'on veut protéger ces avantages ou même les augmenter, il importe d'instaurer un système à la fois équitable pour les acheteurs nationaux et favorable à la modernisation de notre industrie, afin de réaliser les économies d'échelle nécessaires au développement des exportations d'orge. Le projet de loi doit donc être amendé dans le sens de la déréglementation, de la stimulation du secteur privé et de la multiplication des choix offerts aux agriculteurs qui doivent faire face à l'augmentation des coûts.

NOS PROPOSITIONS

Voici les amendements que nous recommandons

1. L'amendement proposé par le Parti progressiste conservateur dans le but d'offrir aux agriculteurs la liberté de choix quant à la formule de

païement est une modification cruciale à apporter au projet de loi. En d'autres mots, il convient d'offrir à l'agriculteur la possibilité de choisir, chaque année, soit de recevoir lui-même la totalité de la subvention au transport, soit de la transférer en totalité aux sociétés de chemin de fer. Selon nous, la meilleure méthode de répartition de la subvention du Nid-de-Corbeau est de tenir compte de la production, donc de la superficie cultivée, ainsi que de la modification des taux de fret dans chaque région. Si l'on choisit dès le départ, pour tenir compte du Québec et du facteur de dilution, la méthode de calcul de la Loi de stabilisation concernant le grain de l'Ouest, les subventions devraient ensuite être gelées, ou varier en fonction de l'évolution des quantités produites pour toutes les céréales, et pas seulement des quantités vendues, pour assurer l'atténuation des distorsions. Les agriculteurs ne devraient pas obtenir des subventions plus ou moins élevées selon qu'ils choisissent ou non d'être payés directement. Ces principes nous paraissent absolument essentiels pour garantir notre liberté, l'efficacité du système et la survie de l'industrie de l'élevage.

2. Nous appuyons l'amendement Pepin ajoutant une clause de sauvegarde, mais nous pensons que le calcul devrait être basé sur les prix locaux (et non sur les prix à l'exportation).

3. Le Comité supérieur du transport du grain prévu dans le Bill C-155 donne trop de pouvoirs aux sociétés céréalières et trop peu aux agriculteurs, qui ont cependant 100 fois plus d'investissements en jeu. On pourrait rétablir sensiblement l'équilibre en ajoutant au Comité trois représentants des agriculteurs, c'est-à-dire un pour chaque groupe de

produits, soit du blé, de l'orge et du canola.

4. Les dispositions relatives à l'examen de l'application de la loi, en 1985-86, devraient être renforcées pour garantir l'examen sérieux (a) de la formule de paiement, (b) de la dilution des paiements aux sociétés de chemin de fer par rapport à l'objectif de protection des revenus agricoles, (c) du remplacement de la clause de sauvegarde par un mécanisme de stabilisation des grains et (d) de la compétitivité de notre système de manutention, de transport et de commercialisation par rapport aux systèmes australien, argentin et américain.

5. Pour compenser les coûts supplémentaires éventuels de la clause de sauvegarde pour le gouvernement fédéral, et pour améliorer l'efficacité du système, une partie des 1 250 wagons-trémies annuels prévus par le gouvernement devraient être réservés à la constitution d'un "parc d'innovation", régi par l'Office du transport du grain.

6. L'examen des wagons affectés aux producteurs [article 17(1)d)] devrait être retiré des pouvoirs du Comité supérieur du transport du grain, et la Commission canadienne des grains devrait relever à dix pour cent la limite actuelle de cinq pour cent pour les wagons affectés aux producteurs.

7. En outre, nous recommandons d'inclure dans le Bill C-155 les dispositions suivantes:

- a) L'autorisation de réduire les tarifs n'importe quand, sous réserve d'un préavis de seulement trois mois;

- b) que seul un expéditeur compétitif puisse contester les restrictions tarifaires et les faire abroger, sans qu'elles puissent être étendues par la C.C.T.;
- c) et que les garanties sur les investissements soient réduites au profit de garanties sur le volume intervenant automatiquement à partir de 1986-87, sous réserve d'une décision contraire du Parlement.

Si le projet de loi est amendé comme nous le recommandons, le Canada pourra se doter d'un système efficace et efficient de manutention et de commercialisation des grains, les Prairies bénéficieront peu à peu d'une économie de plus en plus diversifiée, et les agriculteurs et contribuables en auront pour leur argent. Merci.

TABLE DES MATIÈRES

PAGE

RÉSUMÉ

TABLE DES MATIÈRES

INTRODUCTION

QUI SONT LES PRODUCTEURS D'ORGE?

LES PRODUCTEURS D'ORGE SONT DIFFÉRENTS!

LES PRODUCTEURS D'ORGE SONT VULNÉRABLES

LA CLAUSE DE SAUVEGARDE CONSTITUE UNE PROTECTION STATUTAIRE IMPARFAITE

LA CONCURRENCE

JUSTIFICATION DE L'AMENDEMENT SUR LA LIBERTÉ DE CHOIX

L'EXAMEN DE LA LOI EN 1985-86

SI L'AGRICULTEUR DOIT PAYER, IL DOIT AVOIR SON MOT À DIRE

LE COMITÉ SUPÉRIEUR DU TRANSPORT DU GRAIN

LES WAGONS AFFECTÉS AUX PRODUCTEURS

UN PARC FERROVIAIRE STIMULANT L'INNOVATION

DES TARIFS FAVORISANT LA RÉDUCTION DES COÛTS

LES GARANTIES DE RENDEMENT

SI LE BILL C-155 EST AMÉLIORÉ, LES PRODUCTEURS D'ORGE S'EN SORTIRONT

LA POLITIQUE DES TRANSPORTS ET LA POLITIQUE DES GRAINS DE PROVENDE

LE DERNIER MOT

ANNEXE

MÉMOIRE PRÉSENTÉ AU
COMITÉ DES TRANSPORTS DE LA CHAMBRE DES COMMUNES
AU SUJET DE
LA LOI SUR LE TRANSPORT DU GRAIN DE L'OUEST (BILL C-155)

INTRODUCTION

L'Association des producteurs d'orge de l'Ouest vous remercie de lui permettre de témoigner au sujet de ce Bill controversé, destiné à remplacer les tarifs statutaires du Nid-de-Corbeau par des dispositions plus modernes, susceptibles de répondre aux besoins des agriculteurs des Prairies pendant les cinq prochaines années. Notre Association n'a cessé d'encourager l'analyse franche et factuelle des avantages et désavantages de la loi existante, et elle s'est toujours efforcée d'aider les autorités fédérales et provinciales à trouver des solutions constructives. Selon nous, l'objectif de la nouvelle loi devrait être le suivant:

"LA SOLUTION AU PROBLÈME DU TARIF DU NID-DE-CORBEAU
DOIT PERMETTRE D'ÉLIMINER LES DISTORSIONS,
DE DONNER DES CHOIX AUX AGRICULTEURS ET
D'INSTAURER UN SYSTÈME SOBRE, EFFICACE ET VIABLE".

Changer des lois historiques peut être très dangereux mais, jusqu'au dépôt du projet de loi, au début du mois de mai, nous pensions que les coûts supplémentaires que devraient assumer les agriculteurs du fait de la réforme du tarif du Nid-de-Corbeau seraient plus que compensés par les avantages en résultant au niveau de la capacité, de l'efficacité et de la

diversification de l'économie des Prairies.

Le budget fédéral du printemps dernier avait été bien accueilli par le secteur privé étant donné la place qu'il donnait à l'entreprise privée dans la relance économique. Les propositions Gilson et Pepin du 2 février 1983 confirmaient cette orientation du gouvernement puisqu'elles semblaient privilégier le jeu des forces du marché par rapport à la réglementation de l'agriculture. Ces propositions étaient fondées sur le principe de la liberté de concurrence, appliqué aux camionneurs et aux petites entreprises céréalières, ainsi qu'aux éleveurs de bovins et de porcs qui pourraient se faire concurrence pour obtenir notre orge. Nous y avons perçu une tendance parallèle à l'effort soutenu de déréglementation du transport ferroviaire aux États-Unis, où le maïs, l'orge, le soja et même le blé sont maintenant transportés par des sociétés de chemin de fer agressives, rendues plus sobres par les mises à pied imposées par la récession et plus créatives par l'élimination d'un siècle de réglementation. Tous les producteurs des Prairies se réjouissaient des perspectives de diversification et de concurrence économiques dans les provinces de l'Ouest, et de l'évolution anticipée vers le système de réglementation mis en place pour tous les produits, sauf les céréales, par la Loi nationale sur les transports, il y a quinze ans. Selon nous, le rapport Gilson était parvenu à dégager un équilibre satisfaisant, particulièrement bien adapté à l'industrie céréalière, entre la réglementation et le libre jeu des forces du marché.

Malheureusement, le gouvernement n'a ensuite voulu écouter que les riches monopoles qui, avec le Québec, "ont crié le plus fort" pour faire accepter

leur thèse d'un système de transport protégé et contrôlé. La décision de retirer l'avantage du Nid-de-Corbeau à l'agriculteur et de le donner aux sociétés de chemins de fer était la pire chose qui puisse arriver aux producteurs d'orge. Si le projet de loi n'est pas amendé, le pire se réalisera car les responsables des élévateurs essaieront d'éviter les innovations nécessaires pour faire face à l'inflation des coûts de transport, les agriculteurs seront laissés à leurs propres moyens pour s'en sortir, alors que les sociétés ferroviaires et les organisations censées desservir les agriculteurs exerceront tous les pouvoirs. En même temps, le Bill C-155 renforce l'orientation exportatrice de notre système de transport et de commercialisation des grains, défavorise la vente intérieure des grains de provende, désavantage les utilisateurs nationaux de grains de provende, réduit la diversification du secteur de production de l'orge et le rend plus vulnérable aux vicissitudes des marchés mondiaux.

QUI SONT LES PRODUCTEURS D'ORGE?

L'Association des producteurs d'orge de l'Ouest a été constituée en 1976 dans le but de défendre les intérêts de ses membres en matière de production, de transport et de commercialisation d'orge de brasserie et de provende, sur les marchés à la fois nationaux et internationaux. La participation à l'Association est facultative, les membres devant payer un droit annuel. De cette manière, nous réussissons à faire preuve de leadership et d'innovation dans la défense des intérêts de nos membres. Notre système est donc sensiblement différent de celui des Groupes céréaliers, dont les

agriculteurs n'ont pas le droit de se retirer et dont le nombre de membres ne reflète pas leur degré de participation active.

Les membres de l'Association des producteurs d'orge de l'Ouest sont généralement des agriculteurs jeunes, novateurs et très productifs, qui sont souvent très endettés mais qui peuvent envisager de continuer à produire pendant plusieurs décennies, à condition que le système leur permette d'aller de l'avant. Pour eux, les problèmes de liquidités et d'efficience sont beaucoup plus importants que celui d'une participation financière active au système de manutention des grains. Leur souci principal est d'assurer l'expansion des marchés nationaux, généralement plus fiables, d'orge de provende et d'orge de brasserie.

LES PRODUCTEURS D'ORGE SONT DIFFÉRENTS!

La culture de l'orge se fait essentiellement dans une région en forme de "n" englobant le couloir nord-sud de la partie centrale et occidentale de l'Alberta, le nord de la Saskatchewan et le sud du Manitoba. Cette zone comprend également certaines parties de la région de Peace River, comme le montre la carte en annexe. Il s'agit donc, en gros, de la zone des terres noires des Prairies. Du fait de certains facteurs agronomiques, tel le risque de gel, les producteurs de cette région ont adopté un système de culture en continu, 40 à 60 pour cent de leurs terres étant généralement ensemencées d'orge de faible valeur et 20 à 30 pour cent de canola. Seule une petite proportion de leurs terres est consacrée à la culture du blé, sauf en Saskatchewan. Les agriculteurs de ces régions doivent donc transformer un produit de faible valeur et de fort volume en un produit de valeur plus élevée et de moindre volume. Les intérêts de cette région unique de culture de l'orge et du canola, en matière de stabilité des marchés et de commercialisation, sont donc distincts de ceux des régions productrices de blé, prépondérantes sur le plan politique.

Cette région de culture de l'orge est semblable à la ceinture de maïs des États-Unis, où la rotation des cultures se fait avec le maïs et le soja, le blé n'y étant qu'un élément mineur. Dans les deux cas, ce blé n'est généralement qu'un blé de provende ou un blé de faible qualité. Par contre, les États-Unis se sont dotés de systèmes de transport ferroviaire et de commercialisation des grains bien adaptés aux caractéristiques particulières et dynamiques de leur industrie des grains de provende et des oléagineux, à la différence du Canada où le système d'exportation de

l'orge reste à la remorque de celui du blé.

Le fait que plus de la moitié de la production d'orge de l'Alberta soit regroupée le long du couloir diversifié et plus peuplé allant de Cardston à Athabasca n'est pas sans rappeler la région de la culture du maïs en Ontario. Au cours des années soixante et soixante-dix, l'Ontario et l'Alberta ont connu des augmentations rapides des taux de rendement de leurs cultures céréalières. En Ontario, un système spécial et souple de commercialisation et de camionnage des céréales a été mis en place pour desservir l'industrie des grains de provende, phénomène qui a été beaucoup plus lent à apparaître dans les Prairies. Ce n'est qu'en 1983 que la Bourse des grains de Winnipeg et le gouvernement de l'Alberta ont créé un marché de contrats à terme d'orge de l'Alberta, basé sur des livraisons à Edmonton, Calgary et Lethbridge, de façon à aider les petits éleveurs, les usines de transformation des grains de provende et les producteurs intensifs d'orge à se prémunir contre les variations de prix. Ce mécanisme contribue à réduire certains des risques de l'agriculture et complète les mécanismes d'établissement des prix à Thunder Bay pour les grains destinés à l'Est. Nous sommes cependant déçus de constater que la Commission canadienne du blé juge nécessaire que des quotas hors-commission doivent continuer à s'appliquer à ces points de livraison des contrats à terme.

Il nous arrive également souvent de desservir nos marchés par la route étant donné que la forte productivité des terres noires des producteurs d'orge, ajoutée au système étouffant de quotas de livraison, nous oblige régulièrement à transporter du canola par camion vers les

usines de broyage. Nous transportons également de l'orge de provende par camion pour approvisionner des meuneries et des éleveurs locaux. Plus de la moitié de nos revenus proviennent de nos marchés nationaux, c'est-à-dire sans le bénéfice direct du tarif actuel du Nid-de-Corbeau. Certains cultivateurs de blé n'ayant pas la même expérience, il n'est pas étonnant qu'ils soient plus méfiants à l'égard d'un système qui encourage le camionnage ou le développement des marchés nationaux, et qu'ils préfèrent se tourner vers le développement des transports ferroviaires et des marchés d'exportation.

Une autre indication de la vitalité du secteur de production de l'orge nous est fournie par la production de plus en plus fréquente d'orge à taux élevé d'humidité. En effet, un nombre croissant de cultivateurs récoltent leur orge encore humide et l'entreposent dans des installations de manutention en vrac, pour l'expédier ensuite aux sociétés d'élevage ou la faire consommer par leurs propres animaux. Cette innovation, qui s'est faite sans la participation des élévateurs ou des exportateurs, permet d'augmenter les taux de rendement de cinq à quinze pour cent. Cependant, si votre politique des transports porte atteinte à l'industrie nationale de l'élevage, il faudra remplacer cette orge humide par de l'orge sèche pour en faciliter l'exportation. De ce fait, le pays perdrait ce gain de rentabilité de cinq à quinze pour cent. Par ailleurs, le gouvernement ou les sociétés de chemin de fer doivent aujourd'hui acheter des wagons-trémies pour transporter l'orge qui est exportée au lieu d'être consommée à l'intérieur de nos frontières. Dans la mesure où une partie de l'orge est entreposée dans des installations ouvertes, d'utilisation très souple, les agriculteurs peuvent facilement passer d'un entreposage humide à un

entreposage sec et utiliser des techniques de chargement en vrac pour charger rapidement les camions, les élévateurs, et même des séries de wagons, pour l'exportation.

Si le gouvernement persiste, avec le Bill C-155, à vouloir mettre en oeuvre une politique décourageant l'élevage national et encourageant l'exportation de céréales brutes, il devrait au moins faciliter le transport des céréales à faible coût, tout comme en bénéficient les producteurs de grains de provende de l'Ontario et des États-Unis. En conséquence, nous vous recommandons, dans votre analyse de ce projet de loi et des règlements afférents, de tenir compte des besoins spécifiques des producteurs de ces régions extrêmement productives des Prairies, afin de favoriser l'expansion de la production, qui est notre objectif à tous.

LES PRODUCTEURS D'ORGE SONT VULNÉRABLES

Les taux de rendement élevés de l'orge par rapport au canola ou au blé la rendent extrêmement vulnérable aux augmentations des taux de fret. L'orge ayant un volume et un poids d'environ 25 pour cent plus élevé que le blé, il est facile de voir qu'elle sera la première atteinte si les agriculteurs décident de réduire certaines de leurs productions face aux augmentations des taux de fret. De ce fait, les producteurs que nous représentons sont extrêmement conscients de l'importance des facteurs de transport dans leur secteur d'activité, puisque beaucoup d'entre eux ne peuvent remplacer la culture de l'orge par celle du canola et sont donc obligés de se tourner vers la culture du blé. Cependant, le blé ou d'autres cultures spéciales risquent d'être moins rentables, considérant les variétés existantes et divers facteurs technologiques reliés au gel, à l'humidité, etc. Deuxièmement, les producteurs d'orge sont très sensibles à ce problème des taux de fret étant donné que l'orge vendue à l'intérieur de nos frontières ne reçoit pas toujours les avantages du tarif du Nid-de-Corbeau. Si la Commission canadienne du blé fixe ses prix à un niveau représentant un signal de surproduction de l'orge, ou si le système de transport reste incapable d'acheminer les quantités disponibles, les prix locaux dans les Prairies connaîtront une chute brutale par rapport aux prix à l'exportation. Au cours des années soixante-dix, l'écart entre ces deux prix a atteint jusqu'à 13,11 \$ la tonne dans la région de Calgary. En d'autres mots, si notre réseau de transport reste inefficace, malgré les paiements accordés aux sociétés de chemin de fer, les producteurs d'orge devront se tourner vers les marchés locaux, ce qui les obligera à réduire considérablement leurs prix et leur fera perdre l'avantage du tarif du

Nid-de-Corbeau. Par contre, s'ils recevaient directement la subvention du Nid-de-Corbeau, comme l'envisageait la déclaration du 1^{er} février 1983, cet avantage leur serait préservé. Dans la mesure où la moitié de notre orge est vendue localement, ces variations de prix peuvent avoir un effet sensible sur les revenus, effet qui sera d'autant plus prononcé que l'on a maintenant décidé de ne pas nous verser la subvention du Nid-de-Corbeau. Étant donné la souplesse qu'il faut préserver pour garantir l'efficacité de notre système de transport et de notre industrie nationale de l'élevage, il importe que des mesures complémentaires, réglementaires ou autres, soient prises pour favoriser le transfert de l'avantage du Nid-de-Corbeau aux producteurs d'orge.

Troisièmement, la plupart des producteurs d'orge ne se cantonnent pas dans ce type de production. De fait, au moins au Manitoba et en Alberta, la plupart font également de l'élevage de porc, de boeuf ou de volaille, sinon dans le cadre de leur propre entreprise, tout au moins en association avec d'autres. En conséquence, le débat artificiel encouragé par les tenants de paiements directs aux sociétés de chemin de fer, sous prétexte de l'existence d'intérêts distincts entre les éleveurs et les céréaliers, ne reflète pas vraiment les sources réelles des revenus de nombreux producteurs.

Quatrièmement, il importe, dans l'analyse des rapports entre les taux de fret et le prix des céréales, de tenir compte des effets particuliers des calculs de stabilisation du grain de l'Ouest sur les producteurs d'orge et de canola. En effet, le secteur du blé est tellement prépondérant que, lorsque la production d'orge est particulièrement

mauvaise (comme en 82-83), ses producteurs ne reçoivent pas de paiements au titre des mécanismes de stabilisation des Prairies. Dans d'autres provinces, comme en Ontario, où existent des systèmes spécifiques de stabilisation pour chaque produit, des paiements seront versés aux producteurs de blé ou de soja les mauvaises années, tout comme ils le sont aux États-Unis. Il se peut fort bien que l'on assiste à un effondrement des prix de l'orge, ce qui porterait à croire que les augmentations des taux de fret sont déraisonnables, alors que les prix du blé resteraient constants ou même augmenteraient. Étant donné l'importance des variations reliées au volume, aucune formule reliant les taux de fret aux prix des grains ne peut protéger les producteurs d'orge et de canola. Au contraire, lorsque les revenus de l'orge augmenteront et ceux du blé diminueront, on risque fort de ne pas constater d'augmentation des taux de fret de l'orge, ce qui stimulera le relèvement des prix à la ferme et débouchera sur une instabilité encore plus prononcée des prix payés par les éleveurs. Considérant la structure politique des Prairies, nous ne voyons pas de solution à ce dilemme.

LA CLAUSE DE SAUVEGARDE CONSTITUE UNE PROTECTION STATUTAIRE IMPARFAITE

Début juin, le ministre des Transports, M. Pepin, annonçait un amendement au Bill C-155 dans le but de limiter les tarifs payés par les agriculteurs à dix pour cent du prix à l'exportation d'un panier regroupant les six principales céréales. Bien que nous manquions de données pour analyser adéquatement cet amendement, nous pouvons faire les observations suivantes.

La capacité de payer des agriculteurs dépend de leurs augmentations futures de revenus, et pas seulement des prix à l'exportation. Bien qu'elle soit simple, la clause de sauvegarde proposée ne tient pas compte des services ferroviaires requis pour transporter des quantités supplémentaires, ni des gains d'efficience. Nous avons recommandé à M. Gilson de tenir compte de ces facteurs de revenus mais constatons qu'il a préféré, au lieu de l'amendement proposé, un système de stabilisation basé sur des garanties de volume.

Les prix utilisés dans la formule devraient être les prix aux éleveurs locaux, pour la majorité des grains bénéficiant du tarif du Nid-de-Corbeau, avec pondération en fonction du volume. Les prix locaux reflètent les coûts de manutention, d'entreposage et de commercialisation des grains, qui ont triplé pendant les années 1970 et représentent maintenant un fardeau considérable. Le choix du prix à la ferme pour le calcul de la clause de sauvegarde entraînera également des pressions sur des organismes autres que la Commission canadienne des transports ou l'Office de transport du grain. Par exemple, nous avons constaté que

certaines sociétés céréalières répugnaient à réduire les tarifs de manutention pendant les années de fléchissement des prix, comme en 1983-84. Si l'on veut assurer le contrôle des coûts généraux de transport pendant ces années-là, la Commission canadienne des grains devrait peut-être réglementer de plus près les tarifs des terminaux et des élévateurs, permettant ainsi au Trésor fédéral d'économiser des fonds. Certes, nous préférons toujours nous en remettre au jeu des forces du marché plutôt qu'à la réglementation, mais le Bill C-155 nous oblige à avoir recours à celle-ci étant donné qu'il ne laisse plus de choix au producteur.

D'aucuns prétendront que seules les sociétés de chemin de fer devraient assumer les conséquences des réductions de prix et ce, en réduisant leurs frais généraux. Nous ne partageons pas ce point de vue, car elles seraient ainsi moins incitées à améliorer leurs services, alors que cela constitue précisément l'une des raisons principales de l'agrément des producteurs d'orge aux augmentations. Si le Parlement estime que les sociétés devraient assumer une partie des conséquences d'une clause de sauvegarde, nous recommandons que l'on ne les oblige pas à contribuer pour plus de 50 pour cent à la protection des agriculteurs. Par ailleurs, si les sociétés assument des pertes lors des mauvaises années, nous devrions être prêts à accepter des augmentations compensatoires pendant les bonnes années, au-delà de la contribution de 20 pour cent aux frais généraux, de façon à garantir qu'elles récupèrent les pertes assumées lorsque la contribution était inférieure à 20 pour cent.

IL FAUT FAVORISER LA CONCURRENCE ENTRE LES SOCIÉTÉS DE MANUTENTION

On a malheureusement constaté une nette détérioration du niveau de concurrence dans l'industrie de la manutention des grains au cours des trente dernières années, essentiellement causée par l'intervention gouvernementale. La réglementation des marchés d'exportation a résulté de la création de la Commission du blé en 1935 et de l'inclusion de l'orge et de l'avoine en 1949. Ce sont cependant les pressions exercées par le Groupe du blé pour l'adoption de la formule Bracken, pendant les années cinquante, et l'achat par les groupes du blé de la Federal Grain Company, dans les années soixante-dix, qui ont entraîné la concentration du marché. Le nombre d'entreprises exploitant des élévateurs primaires est passé de 102 avant la création de la Commission du blé en 1931 à 59 en 1951 et à seulement 19 en 1981. Seulement 20 pour cent des participants de 1931 ont pu résister à la réglementation jusqu'en 1981.

Si ce sont la dépression et l'intervention de la Commission dans les secteurs du blé et de l'orge qui ont encouragé la réduction du nombre d'entreprises jusqu'à 59 en 1951, c'est le triplement du degré de concentration entre 1951 et 1981 qui préoccupe le plus notre Association aujourd'hui. Par ailleurs, si 19 entreprises exploitent aujourd'hui 3 133 élévateurs dans les Prairies, il convient de mentionner, ce qui est encore plus crucial, qu'une seule d'entre elles, c'est-à-dire un Groupe du blé des Prairies, exploite environ 60 pour cent des élévateurs d'une seule province. Sa part des quantités de céréales manutentionnées se situe entre 60 et 70 pour cent. Cette concentration de pouvoir d'achat entre les mains des Groupes du blé est passée d'un peu moins de 30 pour cent des élévateurs

en 1931 à un peu moins de 36 pour cent en 1951. Par la suite, le développement de la réglementation et l'achat de la Federal Grain Company (et de sa part de wagons) ont contribué au doublement de ce niveau de concentration, l'amenant à environ 60 % des élévateurs en 1981.

Avec un tel niveau de concentration, les députés ne devraient pas être surpris de constater que les Groupes du blé adoptent des pratiques de monopole, s'efforçant de faire protéger leur réseau d'élévateurs par les politiques fédérales. Ce phénomène nous est caché par la structure coopérative de ces organisations, qui semblent représenter réellement les intérêts des agriculteurs. Cependant, divers sondages et réunions dans les Prairies (surtout en Alberta) permettent de se demander dans quelle mesure ces organisations expriment vraiment les préoccupations économiques des agriculteurs. Il faut bien convenir que trop peu de recherches ont été effectuées au sujet des pratiques commerciales d'industries aussi concentrées. Le dilemme dans lequel se trouvent les producteurs céréaliers des Prairies qui préfèrent la libre concurrence est encore aggravé par le fait que, dans de nombreuses localités, l'élévateur du Groupe du blé est le seul qui ne soit pas trop loin. En outre, le fait que le Groupe du blé possède nos trois journaux les plus lus ("The Manitoba Co-operator", "The Western Producer" et "The Alberta Wheat Pool Budget") et qu'il influence sans aucun doute leurs éditoriaux lui permet manifestement d'orienter les politiques publiques. On ne saurait être surpris de constater que des organismes de presse indépendants, comme le Calgary Herald, le Saskatoon Star Phoenix et Radio-Canada, traitent les informations de manière plus objective.

Nous prions donc les députés de tenir adéquatement compte de ce pouvoir de monopole et de l'importance du jeu de la concurrence lors de leur analyse des dispositions du projet de loi relatives au Comité supérieur du transport du grain, au système d'affectation des wagons et à la formule de paiement. Par ailleurs, nous vous incitons à envisager cette loi de transport (et les lois connexes) comme un moyen de stimulation de la concurrence. Selon une bonne partie de nos membres, si l'agriculteur doit payer une part plus importante des taux de fret du fait du Bill C-155, les sociétés intermédiaires qui assurent la manutention des grains devraient quant à elles être obligées de travailler dans un environnement plus compétitif, de façon à nous fournir un système de manutention et de transport plus économe et plus moderne.

JUSTIFICATION DE L'AMENDEMENT SUR LA LIBERTÉ DE CHOIX

Au début de ce mémoire, nous avons clairement exprimé notre mécontentement à l'égard de la capitulation du Cabinet au sujet de la formule de paiement, en avril 1983, face aux pressions des monopoles possédant les élévateurs. La Chambre des communes et le Sénat devraient donc réexaminer de près la formule de paiement et choisir la solution proposée par M. Gilson, ou au moins l'amendement de la liberté de choix, et ce pour au moins six raisons.

Tout d'abord, le principe de verser les deniers publics aux sociétés de chemin de fer est non seulement une absurdité complète, c'est aussi une politique qui ne protégera aucun agriculteur face à l'augmentation des taux de fret. Personne ne fait confiance aux sociétés de chemins de fer. C'est comme si l'on accordait une aide financière aux meuneries du Québec pour couvrir leurs frais de transport, en espérant que les bienfaits se répercuteront sur les éleveurs de porcs, de volaille et de bétail. Décider de payer les sociétés de chemin de fer tout en maintenant l'incertitude quant aux garanties de volume jusqu'après 1985-86 revient à donner de l'argent aux grandes sociétés de distribution alimentaire en espérant qu'elles réduiront leurs prix. L'argent donné aux sociétés ferroviaires risque d'être dispersé, c'est-à-dire transféré aux actionnaires, utilisé pour faire face à la concurrence du camionnage sur les longs trajets, ou investi dans des équipements inutiles. Il est tout à fait naïf de croire que les agriculteurs recevront nécessairement les 650 millions de dollars et seront protégés contre toute augmentation inflationniste, après que les sociétés ferroviaires auront accaparé l'argent et que

les bureaucrates auront choisi des garanties d'investissement plutôt que de volume.

Deuxièmement, si les paiements aux sociétés ferroviaires portent atteinte à l'industrie de l'élevage des Prairies, les agriculteurs devront exporter plus de céréales et il faudra donc donner plus de 20 dollars la tonne sous forme de subventions complémentaires et acheter plus de wagons-trémies. En effet, s'il fallait exporter les huit millions de tonnes de grains de provende calculées par M. Gilson, il faudrait 160 millions de dollars supplémentaires de subventions aux exportations et au moins 40 millions de dollars pour des wagons. Puisqu'un plafond est fixé aux wagons-trémies et au volume, on aboutirait à terme à une dilution de 30 pour cent des 650 millions de dollars et à une augmentation des taux de fret pour les agriculteurs. Du fait de diverses formes de dilution, les agriculteurs paieront des taux de fret sans cesse croissants, alors que toutes les décisions seront prises uniquement pas les sociétés de chemin de fer, les bureaucrates et les sociétés d'élévateurs. Si leurs décisions entraînent des augmentations de coûts, la clause de sauvegarde restera en vigueur pendant une période considérable, et il est certain que les contribuables et les agriculteurs se révolteront face à un "Via Grains" de plus en plus coûteux, en exigeant la réforme de la loi. Nous n'aurons pas vraiment de protection statutaire lorsque ce projet de loi aura été adopté.

Troisièmement, il importe de laisser aux agriculteurs le choix de la réception des subventions du fait des problèmes de camionnage. Si les agriculteurs perçoivent l'argent et paient ensuite les coûts réels du transport ferroviaire, les camionneurs auront été traités de manière

équitable. Par contre, le système envisagé dans le Bill C-155, qui consiste à ne payer que les sociétés ferroviaires, est contraire aux dispositions de la Loi nationale sur les transports car ces sociétés recevront plus de 20 dollars la tonne pour le transport des céréales, alors que les camionneurs n'obtiendront rien. Or, notre expérience du transport de l'orge et du canola par camion sur les marchés nationaux nous a montré que les camionneurs créent plus d'emplois locaux et fournissent un meilleur service dans les régions rurales que les sociétés ferroviaires. Laissez-nous donc le choix de l'utilisation de l'aide gouvernementale en matière de transport, et nous pourrons en utiliser une partie pour expédier nos produits par camions vers les élévateurs locaux.

Quatrièmement, une politique préservant la liberté de choix des agriculteurs et traitant les camionneurs de manière équitable peut également être bénéfique aux agriculteurs et aux localités établis le long des embranchements qui ne pourront être remis en état. Nous avons appris que les restrictions financières imposées par le gouvernement au programme de remise en état des embranchement envisagé par M. Gilson (restrictions destinées à contrebalancer l'inflation et à financer la clause de sauvegarde) feront que seulement la moitié des crédits envisagés à l'origine sera consacrée à la rénovation de ces voies. Les agriculteurs établis le long des voies ferrées oubliées ne tarderont pas à réclamer l'aide du gouvernement pour obtenir la subvention de 20 dollars la tonne réservée par le Bill C-155 aux voies ferrées opérationnelles. Si l'on autorise les agriculteurs à décider eux-mêmes de ce qu'ils feront des subventions, ils pourront mieux s'en sortir individuellement.

Cinquièmement, réserver les paiements aux sociétés ferroviaires, c'est-à-dire à leurs sièges sociaux à Montréal, entraînera la centralisation inutile des pouvoirs de décision et empêchera les producteurs de maximiser l'efficacité économique des deniers fédéraux. Si le projet de loi n'est pas amendé, les décideurs des Prairies réagiront de manière de plus en plus négative aux choix arrêtés par ceux du centre du pays en matière de transport ferroviaire, car ce qui est en jeu ici c'est notre liberté d'utiliser les avantages qui nous ont été historiquement conférés par le tarif du Nid-de-Corbeau dans le meilleur intérêt des provinces de l'Ouest, quel que soit le mode de transport, le type de céréales ou le marché final. En 1925, il était justifié que la politique gouvernementale ne soit orientée que vers les exportations de céréales, et l'on constate que certains "avantages des colons" ont été éliminés parce que les expéditeurs de l'Ontario étaient traités de manière inéquitable. Aujourd'hui, une politique de transport appropriée doit être destinée à aider une région en voie de diversification à exporter tous les produits agricoles qu'il est dans son intérêt régional de produire, et à éliminer une source d'inéquité. Préservez la liberté de choix des agriculteurs et vous aurez 150 000 personnes qui pourront décider mieux que quiconque du meilleur usage de leurs subventions. Certaines décideront de transporter leurs céréales vers un élévateur plus efficient. D'autres choisiront de cultiver des produits ne bénéficiant pas du tarif du Nid-de-Corbeau, comme les foin, ou de transformer eux-mêmes leurs récoltes pour en diminuer le volume ou en augmenter la valeur, par le nettoyage ou pour l'alimentation. Les céréales utilisées pour l'alimentation des porcs permettent de réduire à un cinquième le volume des quantités à transporter; avec l'élevage de boeuf, c'est d'une réduction à un huitième qu'il s'agit. En outre, si l'on

assure le maximum de transformation avant le transport, on n'affecte pas la capacité de la voie principale. Le transport de produits à plus forte valeur ajoutée, tels que la viande de boeuf, permet en outre de mieux assumer les taux de fret que le transport de l'orge, par exemple. Une politique de transport équitable à l'égard des éleveurs des Prairies peut également contribuer au développement de nouveaux marchés continentaux, c'est-à-dire au nord-ouest des États-Unis et en Californie, où nous ne vendons pas aujourd'hui de canola ou d'orge, ce qui serait plus avantageux pour nous que de développer des marchés étrangers financièrement instables.

Sixièmement, si l'on paie les sociétés ferroviaires, on constatera que certains emplois disparaîtront des Prairies et que certains sols se dégraderont peu à peu. Si les producteurs peuvent choisir la formule de paiement qui leur paraît la plus appropriée, ils choisiront soit de la consacrer au financement de leurs frais de transport ferroviaire, soit au financement des frais de camionnage, soit au financement de prés d'embouche. Quelle que soit la solution retenue, elle créera de nouveaux emplois. Par ailleurs, nos spécialistes des sols savent que les terres noires ont besoin d'herbes, de légumes et de sous-produits recyclés du bétail pour maintenir leur fertilité. Une politique destinée à payer les sociétés ferroviaires pour exporter de l'orge brute sera nécessairement sévèrement critiquée par les générations futures.

Caractéristiques de l'amendement sur la liberté de choix

Compte tenu des raisons susmentionnées justifiant que l'on préserve la liberté de décision des producteurs quant à l'utilisation de la subvention du Nid-de-Corbeau, nous recommandons l'amendement du Bill C-155

selon les principes suivants:

- 1) Que la part des coûts assumée par l'État soit répartie à 80 % aux producteurs et à 20 % aux sociétés de chemin de fer.
- 2) Que chaque producteur obtienne un droit de subvention basé soit sur 80 % de son potentiel de production, soit sur 100 % de ses ventes de grains des années antérieures.
- 3) Que chaque producteur ait le choix de recevoir sa subvention soit en espèces soit sous forme d'un crédit de fret administré par l'éleveur primaire.

L'EXAMEN DE L'APPLICATION DE LA LOI EN 1985-86

Notre Association estime que l'examen de cette loi importante et dangereuse devra se faire de la manière la plus sérieuse possible. Il importera notamment d'étudier dans le détail la formule de paiement, peut-être en ayant recours à un processus semblable à celui de M. Gilson. Par ailleurs, cet examen devra porter également sur l'industrie de l'élevage dans les provinces du Centre et de l'Ouest, sur le commerce du boeuf et du porc entre les régions, sur la concurrence des États-Unis, ainsi que sur tous les autres facteurs affectant la diversification de l'économie des Prairies. Telle que la loi est rédigée, nous craignons que cet examen ne se résume à une analyse de cinq minutes par le Ministre, alors qu'il sera absolument essentiel de procéder à une étude beaucoup plus complète, que l'on adopte ou non l'amendement relatif à la liberté de choix.

Si l'amendement relatif à la clause de sauvegarde est adopté, l'article 59(2) sur l'opportunité du partage des coûts entre le gouvernement et les agriculteurs risque d'être moins important que ne l'envisageaient à l'origine M. Gilson et les responsables du gouvernement. Nous ne voudrions pas que cet article constitue le prétexte d'une tentative de transfert aux agriculteurs d'une portion beaucoup plus importante des taux de fret. Si l'on veut que la loi soit acceptée dans les provinces de l'Ouest, il faut que l'agriculteur de l'Ouest ait vraiment le sentiment qu'il bénéficie d'une "protection statutaire".

Nous n'avons cependant pas d'idée préconçue au sujet du principe

de la protection des revenus agricoles par une "clause de sauvegarde" reliée aux taux de fret. Il se peut fort bien qu'une révision profonde de la Loi sur la stabilisation du grain de l'ouest, en 1985-86, constitue un succédané acceptable de l'amendement Pepin sur la clause de sauvegarde appliquée aux taux de fret.

RECOMMANDATION: Que l'on ajoute après l'alinéa a) de l'article 59 les mots suivants: "y compris le remplacement de la clause de sauvegarde décrite dans cette loi par de meilleurs mécanismes de stabilisation du grain de l'Ouest".

L'objectif fondamental du versement de 651 millions de dollars et de l'octroi d'une protection contre l'inflation est de protéger les revenus des agriculteurs face à l'apparente incapacité de ceux-ci de payer les taux de fret correspondant à des distances aussi longues que celles qui existent au Canada. Nos recherches sur les rapports des prix de l'orge au Montana et en Alberta, ainsi que des recherches identiques concernant le blé, nous portent à croire que les céréaliers n'obtiennent actuellement que peu d'avantages réels. Selon nous, votre Comité devrait étudier ces questions avant d'adopter le Bill C-155, afin de vérifier que les sommes devant être payées chaque année par l'État aux sociétés ferroviaires, pour couvrir leurs frais d'exploitation, ne seront pas diluées dans leurs comptes généraux et profiteront réellement aux agriculteurs; au niveau des prix et de leurs revenus.

Les sommes engagées par les contribuables dans ce contexte étant importantes, le gouvernement et les producteurs devraient s'assurer, d'ici

1985-86, qu'elles ont réellement abouti à des augmentations de prix et de volume, c'est-à-dire au relèvement des revenus agricoles. Ces effets devraient être environ égaux à la contribution fédérale aux pertes d'exploitation annuelles des sociétés de chemin de fer. Si l'on constate en 1985-86 que les revenus des agriculteurs n'ont pas augmenté en proportion, il conviendra de remettre sérieusement en cause la formule de paiement et les autres dispositions réglementaires de la loi. Pour que le contribuable tire le maximum d'avantages de son investissement, il faudra que l'on réussisse à évaluer l'efficacité de toutes les formules de paiement possibles.

RECOMMANDATIONS: Que l'on ajoute un nouvel alinéa f) à l'article 59:

"des conséquences des dépenses gouvernementales sur les revenus agricoles, en identifiant toute dilution éventuelle des subventions du Nid-de-Corbeau versées aux sociétés de chemin de fer".

Que l'on ajoute un alinéa g) à l'article 59, pour prévoir l'étude, en 1985-86, "du niveau relatif des coûts de manutention, de transport et de commercialisation au Canada, en Australie, en Argentine et aux États-Unis".

SI L'AGRICULTEUR DOIT PAYER, IL DOIT AVOIR SON MOT À DIRE

Comparé au rapport Gilson, le Bill C-155 augmente la part de l'inflation assumée par les agriculteurs mais réduit leurs possibilités d'intervention, du fait des trois changements suivants:

1. Les versements effectués par l'État pour couvrir en partie les taux de fret ne seront pas payés directement aux agriculteurs, même dans le contexte du système progressif envisagé.
2. Les expéditeurs ne pourront avoir recours à de nouvelles technologies moins coûteuses, en contrepartie de tarifs réduits et incitatifs, que dans le cadre des transports de fin de semaine et hors-saison, en vertu de l'article 45(2).
3. L'article 3 élargit la composition du Comité supérieur du transport du grain en incluant les bénéficiaires des augmentations de tarifs sans augmenter la représentation de ceux qui seront amenés à payer ces augmentations (les agriculteurs indépendants).

Ces modifications apportées aux recommandations du rapport Gilson depuis un an reflètent l'intervention d'organismes bien financés et de bureaucrates souvent plus soucieux de leurs propres intérêts que de ceux des citoyens qui devront assumer le fardeau des coûts supplémentaires résultant de lois telles que le Bill C-155. Dans les pages suivantes, nous expliciterons comment les agriculteurs estiment que leurs choix devraient

être élargis, si l'on veut qu'ils paient plus que les 4,5 % d'inflation recommandés par M. Gilson. Il convient en effet de ne pas oublier qu'un principe fondamental de la démocratie est qu'il ne peut y avoir de "taxation" supplémentaire (même si elle passe par un barème de transport) sans représentation.

LE COMITÉ SUPÉRIEUR DU TRANSPORT DU GRAIN

Tel qu'il est envisagé à l'article 3, le Comité supérieur du transport du grain (CSTG) comprendra trop de représentants des sociétés céréalières et des utilisateurs de grains de provende des régions centrales. À l'origine, ce Comité devait permettre aux expéditeurs et aux payeurs des taux de fret de rencontrer régulièrement les fournisseurs des services de transport et de manutention, de façon à fixer des objectifs en matière de volume et à adopter les mesures d'efficience nécessaires pour assurer le transport de quantités supplémentaires, afin de réduire les coûts de tout le système de transport (et pas seulement du réseau ferroviaire). Au cours des audiences Gilson, nous avons affirmé que c'est vers ce CSTG que se tourneraient les agriculteurs pour obtenir des comptes au sujet des coûts de manutention et de transport des céréales. Si la loi actuelle confère au ministre fédéral les pouvoirs résiduels, il n'en reste pas moins que nous aurons toujours besoin d'un Comité représentant vraiment l'Ouest pour catalyser, avec l'Office du transport du grain, les améliorations devant être apportées à un système fortement réglementé et institutionnalisé.

On estime généralement que les agriculteurs ne peuvent éviter de payer les coûts de manutention et de transport qui leur sont imposés, étant donné le peu de pouvoir dont ils disposent sur le marché des céréales. Si tel est le cas, ils devraient alors bénéficier d'une représentation adéquate au sein des organismes appelés à décider des augmentations de coûts. N'oublions pas, par ailleurs, que les investissements réalisés par les agriculteurs dans ce système sont beaucoup plus importants et plus

vulnérables que ceux des sociétés céréalières, lesquelles jouissent néanmoins de la plus forte représentation dans le mécanisme envisagé par le Bill C-155. Le recensement de 1981 nous a appris que les petits agriculteurs céréaliers et producteurs de blé des trois provinces des Prairies avaient environ 48 milliards de dollars de capital fixe, ce qui représente 100 fois le capital investi par les huit principales sociétés d'élévateurs, qui s'élève à 480 millions de dollars. (Cette estimation a été obtenue en ajustant les bilans annuels de la United Grain Growers, du Groupe du blé de l'Alberta et du Groupe du blé de la Saskatchewan en fonction du nombre d'élévateurs, de façon à tenir compte du nombre total d'élévateurs dans le système). Si les agriculteurs indépendants ont cent fois plus de capitaux en jeu que les exploitants d'élévateurs et de terminaux, ils devraient avoir au moins autant de représentants au sein du CSTG que ceux prévus pour les négociants en grains, les élévateurs primaires et les terminaux, c'est-à-dire neuf.

RECOMMANDATION: Que l'on ajoute un nouvel alinéa à l'article 3(d), de façon à ajouter trois nouveaux représentants des producteurs au sein du CSTG. Selon le Ministre, ces trois représentants devraient être élus respectivement par les groupes du blé, de l'orge et du canola des Prairies.

Ces élections pourraient être facilement organisées lors des assemblées annuelles des producteurs de blé de Palliser, de l'Association des producteurs d'orge de l'Ouest et du Conseil des Prairies des trois associations provinciales de producteurs de canola. Ces représentants

pourraient informer directement les membres des Groupes du blé, de l'orge et du canola au sujet des aspects les plus importants du système. Nous croyons en outre que les règlements devraient limiter les possibilités de conflits d'intérêts en interdisant à ces représentants élus d'être en même temps délégués aux conseils soit des Producteurs de grains unis soit de chacun des trois Groupes du blé des Prairies. Bien sûr, chacun d'eux s'intéresserait particulièrement à la situation concernant son propre produit et resterait en contact avec les organismes de communication de ses associations.

Outre ces trois représentants par produit, le CSTG devrait comprendre six producteurs élus, ne jouissant d'aucun intérêt acquis dans le système de manutention. Six représentants élus des agriculteurs au sein d'un organisme de 18 à 21 membres permettraient tout juste d'assurer un minimum d'équilibre entre ceux qui fixent les coûts et ceux qui les paient.

Nous nous demandons sérieusement s'il y a lieu de prévoir trois représentants des consommateurs de grains de provende de l'extérieur des Prairies. Il nous semble qu'il serait plus approprié de les faire intervenir au sein du Conseil canadien des grains et des divers organismes qui discutent des politiques relatives aux grains de provende. Cela est particulièrement le cas si la loi continue de prévoir à la fois le paiement aux sociétés de chemin de fer de toute l'aide reliée au transport et l'examen des préoccupations des éleveurs en 1985-86. Cela dit, si le Parlement estime toujours nécessaire d'assurer la représentation des utilisateurs des grains de provende, il convient de mentionner que ceux

des Prairies sont également concernés par le système de manutention et de transport et devraient aussi être représentés. Étant donné les prévisions en matière de consommation d'orge des Prairies, on pourrait fort bien envisager d'inclure dans le CSTG deux à quatre utilisateurs de grains de provende, dont au moins un représenterait le Conseil des utilisateurs de grains de provende basé à Calgary et un autre les utilisateurs du Québec. Le troisième pourrait représenter l'industrie des grains de provende de la Colombie-Britannique et le dernier celle des Maritimes. Considérant le déclin anticipé des transports d'orge vers l'Est du fait de l'expansion de la production de maïs au Québec et en Ontario, nous nous demandons s'il est bien légitime, à long terme, de donner deux représentants aux provinces du Centre et de l'Est, puisque le CSTG est essentiellement destiné à garantir l'efficacité et l'efficiencia du réseau de transport des grains de l'Ouest.

LES WAGONS AFFECTÉS AUX PRODUCTEURS

Bon nombre de membres de notre Association spécialisés dans la production d'orge utilisent des wagons de producteurs pour vendre leur canola (bénéficiant ainsi d'avantages en matière de prix qui ne sont actuellement offerts qu'aux sociétés céréalières) et pour approvisionner le marché hors-Commission de l'orge de Thunder Bay. Nous craignons que l'article 17(d) n'entraîne l'érosion des droits des producteurs d'obtenir des wagons, du fait de l'influence dont jouiront les sociétés céréalières au sein du CSTG. Considérant la diminution brutale de la concurrence au niveau des sociétés de manutention depuis 1950, ce droit des producteurs est un instrument de commercialisation plus important que jamais puisqu'il permet aux agriculteurs de contourner des élévateurs très coûteux et de se dégager du quasi-monopole des sociétés céréalières pour exploiter les marchés qui s'offrent au niveau des terminaux et des utilisateurs des grains de provende. Nos négociateurs du groupe Gilson et du Groupe d'étude de l'agence centrale de coordination ont admis que d'autres secteurs de l'industrie céréalière avaient des points de vue différents au sujet des wagons affectés aux producteurs, et ils savaient que cette question serait réexaminée; cependant, depuis lors, d'autres éléments du projet de réforme ont été tellement modifiés que nous ne pouvons plus faire confiance au CSTG, tel que proposé, pour étudier cette question. Par exemple, nous avons accepté, en contrepartie de l'acceptation du principe de la révision des wagons affectés aux producteurs par le CSTG, que le Comité réexamine les procédures d'affectation des wagons, dans le contexte de l'article 17(1)e), afin de réduire toute réglementation inutile. Nous constatons cependant que cet engagement a été modifié puisque la loi parle

maintenant uniquement de "mettre en évidence" toute réglementation inutile. Deuxième modification apportée au projet Gilson: l'inclusion d'un préavis injustifié de sept mois avant l'adoption de réductions tarifaires [article 45(1)c)], et l'interdiction d'appliquer avant 1986-87 la plupart des réductions tarifaires que justifierait l'adoption de mesures d'efficience. En conséquence, le renforcement de la réglementation relative aux réductions tarifaires nous garantit que les agriculteurs risquent d'avoir de plus en plus besoin de wagons affectés aux producteurs pour obtenir les gains d'efficience qui leur permettront de compenser l'augmentation des taux de fret. Finalement, la goutte qui a fait déborder le vase a été le tollé de protestations émanant de certaines sociétés d'élevateurs lorsque la Commission canadienne des grains a annoncé qu'elle avait l'intention d'augmenter de cinq à sept pour cent les wagons affectés aux producteurs. Les efforts déployés depuis le mois de juin par certains manutentionnaires, prétendant représenter les agriculteurs, pour porter atteinte à ce droit des producteurs nous obligent à nous méfier de toute mesure destinée à leur donner un droit de regard sur la question des wagons affectés aux producteurs.

RECOMMANDATIONS: Que l'article 17(1)d) concernant l'examen par le CSTG de l'affectation de wagons aux producteurs soit éliminé du projet de loi. Il est plus approprié de laisser ce pouvoir à la Commission canadienne des grains.

Considérant les autres mesures du projet de loi destinées à freiner la déréglementation et à empêcher la réduction des tarifs ferroviaires, le ministre de l'Agriculture devrait demander à la Commission canadienne des grains de faire passer de cinq à dix pour cent le pourcentage de wagons affectés aux producteurs. Ce maximum devrait en outre pouvoir être relevé si la clause de sauvegarde entre en jeu, et ne devrait pas pouvoir être réduit sans un préavis plus court (que 7 mois) et sans autoriser l'adoption de tarifs destinés à stimuler les réductions de coûts.

Si vous acceptez cet amendement, les droits des producteurs en matière de wagons seront protégés. Puisque les wagons des producteurs constituent un facteur de concurrence contribuant à freiner les augmentations de coûts des élévateurs, ils représentent en fait un stimulant à l'innovation et aux réductions de coûts. En conséquence, si vous autorisez la Commission des grains à augmenter le nombre de wagons affectés aux producteurs, les agriculteurs seront mieux à même de faire face à l'inflation, ce qui entraînera peut-être des réductions de coûts pour le Trésor fédéral.

UN PARC FERROVIAIRE STIMULANT L'INNOVATION

Les producteurs n'ayant aucune latitude quant à la formule de paiement et au niveau actuellement élevé de réglementation du système, il nous semble essentiel que les nouveaux wagons-trémies que le gouvernement doit acheter d'ici à 1985-86 servent à stimuler l'innovation dans le transport des grains. Au moins 2 500 wagons-trémies seront achetés d'ici à 1985-86 et pourraient donc être utilisés par l'Office du transport du grain pour favoriser l'innovation dans le transport des céréales à partir de certains embranchements de campagne et de certains terminaux intérieurs, entre autres. Grâce à ce parc ferroviaire, le gouvernement pourrait faire preuve de leadership dans la mise en place d'un système plus efficient, et il pourrait réduire son exposition à l'augmentation des coûts au-delà de six pour cent pendant la deuxième partie de la décennie. L'étude détaillée des résultats d'une telle politique pourrait être d'une grande valeur lors de l'examen de 1985-86.

Par cette recommandation, nous ne demandons pas au gouvernement de mettre de côté certains wagons précis, mais plutôt d'attribuer chaque semaine aux manutentionnaires novateurs une proportion donnée du parc de wagons disponibles, selon le cycle d'utilisation des wagons résultant de leurs innovations. Cela permettrait de préserver un parc de wagons, ce que souhaitent la Commission du blé et les sociétés de chemin de fer. Ainsi, si 1 250 wagons du parc d'innovation étaient répartis également entre dix projets, et s'ils circulaient selon un cycle de dix jours plutôt que selon le cycle moyen de dix-neuf jours, les entreprises novatrices recevraient 125 wagons supplémentaires tous les dix jours. Il ne faut cependant pas

conclure de notre recommandation que ces wagons devraient être affectés sur la base des données historiques ou de la part du marché.

Ce parc d'innovation devrait être un instrument permettant de stimuler la concurrence entre les sociétés céréalières. Les wagons pourraient être affectés en proportion du prix payé aux agriculteurs dans la région donnée. Puisque certaines des grandes sociétés céréalières représentées au sein du Comité supérieur du transport du grain s'efforceront peut-être de dominer l'utilisation de ce parc, l'Administrateur et un sous-comité de producteurs indépendants élus (six en tout, si nos amendements sont acceptés) auront la responsabilité de définir les critères d'utilisation de ces wagons.

RECOMMANDATION: Que l'on ajoute un nouveau paragraphe 6 à l'article 33 de la loi: "Le Ministre affectera tous les wagons achetés par le gouvernement après l'adoption de cette loi à un PARC D'INNOVATION spécial. Ces wagons seront affectés en fonction de la contribution à l'amélioration des systèmes de transport et à l'augmentation des revenus des producteurs céréaliers. Des critères d'affectation des wagons seront élaborés par l'Administrateur et un sous-comité du Comité supérieur du transport du grain, comprenant les trois producteurs élus par chaque province et les trois producteurs élus par les groupes de produits. L'affectation des wagons ne sera pas arrêtée selon la part traditionnelle du

marché, c'est-à-dire la formule Bracken, et pourra ne pas être assujettie au système normal de zonage des transports de la Commission canadienne du blé.

L'Administrateur aura la responsabilité de l'affectation quotidienne de ces wagons à partir du parc disponible".

DES TARIFS FAVORISANT LA RÉDUCTION DES COÛTS

Considérant le versement de deniers publics aux sociétés ferroviaires, notre Association craint que l'adoption de mesures d'efficience par le Comité supérieur de transport du grain ne suffise pas à amener une réduction appropriée des coûts de transport de l'orge. Par ailleurs, les amendements apportés au projet Gilson au sujet de la liberté de négocier des tarifs inférieurs incitatifs (appelés tarifs variables) ont été incorporés au projet de loi. De ce fait, le projet de loi réduit les possibilités d'augmentation de la productivité des grandes organisations (OTG) ou des participants individuels (par le droit de négocier des tarifs inférieurs).

Les agriculteurs et les contribuables risquent ainsi d'être obligés de payer des coûts bien plus élevés que nécessaire jusqu'en 1990-91 si certaines modifications mineures ne sont pas apportées à la loi. Nous voulons parler plus précisément des articles 45 et 47. Si les autres expéditeurs ferroviaires peuvent bénéficier de tarifs réduits avec préavis d'un seul jour, grâce à la Loi nationale sur les transports, les agriculteurs, quant à eux, seront obligés d'attendre sept mois pour obtenir des réductions de coûts en vertu de l'article 45(1)c), et cela ne pourra intervenir qu'une seule fois par an. Un tel décalage de la réglementation par rapport à l'évolution de la technologie, laquelle permet la réduction des coûts, est intolérable dans un pays qui prétend devenir plus compétitif sur le plan international!

RECOMMANDATION: Que l'article 45(1)c) soit modifié de la manière

suivante: "la compagnie de chemin de fer, après avoir donné l'avis prévu à l'alinéa b), selon des modalités également fixées par la Commission, peut inclure un tarif réduit dans son barème".

Un autre exemple de décalage de la réglementation nous est fourni par l'article 45(2), qui protège les sociétés d'élévateurs contre toute réduction tarifaire jusqu'à l'année céréalière 1986-87, sauf en fin de semaine et hors-saison. Considérant les sommes qui seront versées aux sociétés de chemin de fer, nous nous demandons si une telle protection est vraiment nécessaire. Cependant, si l'on veut que nos sociétés d'élévateurs aient le temps de s'adapter à la nouvelle situation, nous sommes prêts à accepter le maintien de cette restriction, à condition qu'un dispositif de mise en oeuvre graduelle soit également adopté.

L'article 47 semble confier des pouvoirs extrêmement vastes à la Commission canadienne des transports en matière de rejet des tarifs incitatifs, ce qui amènera beaucoup de particuliers et d'avocats à contester nombre de ses décisions. Un tel climat empêchera l'adoption d'innovations commerciales qui ont pourtant été extrêmement efficaces dans le cas du transport du soufre et du charbon, entre autres. Pour régler des conflits éventuels entre des expéditeurs et des sociétés ferroviaires incapables de négocier une réduction tarifaire, il eût été préférable de s'en remettre à l'article 23 de la Loi nationale sur les transports, en créant, s'il y a lieu, un nouveau tribunal des tarifs.

RECOMMANDATIONS: Que l'article 47(1) soit amendé en remplaçant les mots

"toute personne fondée à croire qu'elle sera lésée" par les mots "tout expéditeur fondé à croire qu'il sera lésé".

Que l'article 47(2)b) soit amendé en éliminant les mots "y compris des conditions relatives à l'application de taux similaires à d'autres points".

En apportant ces amendements à l'article 47, des innovations pourront être proposées et seuls les expéditeurs directement touchés pourront interjeter appel. Par ailleurs, en éliminant le risque que la CCT n'impose des dispositions commerciales à des situations semblables, on favorisera manifestement l'innovation.

Bien que ces trois petits amendements soient essentiellement techniques, ils permettront d'adopter des réductions de tarifs n'importe quand pendant la campagne agricole, sous réserve d'un préavis maximum de trois mois. Certes, ce décalage de la réglementation reste excessif par rapport à la situation dont bénéficient les expéditeurs d'autres produits, mais il assure suffisamment de protection à certaines des coopératives céréalières bien établies. Si l'on n'adopte pas le dernier amendement que nous proposons, nous craignons que les sociétés de chemin de fer ne puissent ni ne veuillent fournir d'avantages tarifaires aux élévateurs ou terminaux qui voudraient faire preuve d'innovation pour réduire les coûts. Si vous voulez vraiment réduire les coûts futurs et favoriser l'innovation, il vous faudra nécessairement adopter ces trois amendements.

LES GARANTIES DE RENDEMENT

Il est généralement admis que l'agriculteur et le gouvernement devraient bénéficier de certaines garanties de rendement des sociétés de chemin de fer, en contrepartie des sommes supplémentaires qu'ils seront appelés à payer. Nos négociateurs du Comité Gilson ont affirmé que l'objectif primordial de l'agriculteur est de pouvoir augmenter ses ventes au moment où son marché est en expansion; en d'autres mots, l'augmentation des investissements lui importe peu si elle ne débouche pas sur des améliorations concrètes. Puisque tous les participants affectent le débit du système de transport, les élévateurs, les terminaux et les négociants devraient être tenus en partie responsables des garanties de volume, et récompensés en proportion. C'est donc avec beaucoup d'inquiétude que nous avons constaté que, depuis le projet Gilson, les critères relatifs aux garanties d'investissement (article 29) ont été relevés, alors que ceux relatifs aux garanties de volume ont été reportés jusqu'après l'examen de 1985-86 (articles 21 à 28) et compliqués par la nécessité d'obtenir l'agrément du Parlement.

On a ainsi l'impression que le gouvernement a l'intention d'exiger plus de contrôle et de pouvoirs sur les investissements des sociétés de chemin de fer en vertu de l'article 29, mais nous craignons que l'agriculteur ne soit en fin de compte obligé de payer la première moitié des 6 pour cent d'augmentation de coûts qui résulteront d'investissements exigés par des bureaucrates. Nous reconnaissons que les sommes consacrées à l'achat de wagons-trémies et à la remise en état des embranchements devraient être contrôlées de près par les fonctionnaires, mais nous

contestons fermement l'ingérence du gouvernement dans la gestion quotidienne ou dans les décisions d'investissement des sociétés ferroviaires.

Lors de l'étude de M. Gilson, il avait été convenu qu'un contrôle de l'entretien des embranchements (article 29(1)c)) constituait une fonction nécessaire et permanente de la CCT, de façon à protéger les localités voisines. On peut cependant se demander pourquoi le gouvernement aurait besoin des pouvoirs plus vastes qui lui sont conférés par les alinéas a) et b) de l'article 29(1). Étant donné que les agriculteurs n'aiment pas que le gouvernement vienne mettre son nez dans leur gestion, il y a tout lieu de croire que les sociétés de chemin de fer réagiront de même.

Si cet article n'est pas modifié, les sociétés d'élévateurs et les fonctionnaires fédéraux exigeront des investissements croissants des sociétés de chemin de fer dans des voies de détournement, des embranchements et du matériel dont le coût devra être assumé par les agriculteurs ou les contribuables. Par contre, si les expéditeurs réussissent à améliorer leur efficience, ce qui devrait entraîner une réduction des taux de fret (comme on l'a récemment constaté aux États-Unis), il y a tout lieu de croire que ces gains seront en fait accaparés par le gouvernement pour payer des investissements inutiles réalisés ailleurs. Si l'on veut que les agriculteurs paient cinq fois les taux de fret actuels, il faudra leur donner un système très sobre et très efficient, capable de transporter des quantités plus élevées, et non pas un nombre toujours croissant de wagons peints avec de belles couleurs et de panneaux plantés le long des voies ferrées pour faire la publicité des grandes oeuvres du gouvernement.

RECOMMANDATIONS: Que les alinéas a) et b) de l'article 29(1) sur les garanties d'investissement soient éliminés, à moins que la recommandation suivante ne soit adoptée.

Que l'article 21 soit amendé pour garantir aux agriculteurs que les garanties de volume seront introduites en 1985-86, à moins d'une décision contraire du Parlement. Il suffirait, pour adopter cet amendement, de modifier, à l'article 21(1), le mot "peut" par le mot "doit" et de remplacer les mots "à l'issue de" par les mots "dans les trois mois suivant".

Nous estimons que les articles 22 à 28 peuvent être adoptés sous leur forme actuelle, laissant ainsi au Parlement le pouvoir de bloquer l'introduction de garanties de volume. L'objectif de nos amendements est d'obtenir clairement l'engagement que les garanties de volume seront introduites d'ici à 1986-87, à moins que l'expérience n'ait alors montré qu'elles ne sont pas justifiées, auquel cas les députés pourront en décider autrement. Par contre, si ces dispositions ne sont pas amendées, nous pourrions conclure que le véritable souci du gouvernement dans la mise en place de ce système de paiements aux sociétés de chemin de fer était de se doter "d'un gros bâton" pour assurer le succès de ses objectifs en matière d'investissement, d'emploi et de coûts, alors que l'intention originelle était également de produire certains avantages pour les agriculteurs de l'Ouest. Sous sa forme actuelle, le "gros bâton" brandi par le gouvernement ne semble profiter qu'à ceux qui veulent des emplois dans le

secteur des investissements et ne semble produire aucun avantage au niveau des revenus des producteurs.

SI LE BILL C-155 EST AMÉLIORÉ, LES PRODUCTEURS D'ORGE S'EN SORTIRONT

Au début de ce mémoire, nous avons identifié certains amendements importants qui permettraient aux producteurs d'orge d'obtenir de meilleurs revenus grâce à un meilleur système de manutention et de transport des céréales. Si ces amendements sont adoptés et si nous obtenons donc un système mieux adapté aux besoins des agriculteurs, nous constaterons que certains ajustements interviendront qui permettront aux producteurs d'orge de s'en sortir.

Sur la base d'études économiques réalisées par le gouvernement de l'Alberta sur les agriculteurs les plus performants, grâce à un programme de recherche et à un modèle économique élaborés par KenAgra Management Services Ltd., nous estimons que le producteur d'orge typique du centre de l'Alberta devra adopter les stratégies suivantes, d'ici 1990-91, pour s'en sortir. Dans notre exemple, nous supposons que le producteur d'orge se trouve dans la situation suivante:

1. Il a adopté un système de rotation culturale continue, dans le centre de l'Alberta, fondé sur 60 pour cent d'orge, 25 pour cent de canola, 15 pour cent de blé et pas de jachère d'été.
2. Les prix qu'il obtient pour ses céréales, pendant les années soixante-dix, reflètent la médiane du secteur, tous les coûts et prix étant exprimés en dollars de 1981.

3. Le tarif ferroviaire brut d'ici 1990-91 (avec une formule de paiement aux sociétés de chemin de fer) est de 4,6 fois le taux actuel du Nid-de-Corbeau, l'agriculteur ne recevant aucun paiement direct.

Grâce à un simple modèle informatique, nous avons brutalement comprimé les prix, du fait de l'augmentation des taux de fret, et en avons déduit l'impact sur les revenus, par rapport aux coûts directs de son exploitation de 1 000 acres. Avant les changements statutaires, la marge bénéficiaire de l'agriculteur était de 106,50 \$ l'acre. On a donc considéré que cette marge initiale représentait l'indice "1.00", et tous les changements ultérieurs de taux de fret ont été évalués par rapport à cet indice. Par exemple, sans adaptation, la marge de l'agriculteur diminue de 17 pour cent en 1990-91 (18 dollars l'acre), ce qui nous donne un indice de 0,83. Ce scénario alarmiste a été popularisé par l'Union nationale des agriculteurs, mais nous sommes portés à croire que les agriculteurs eux-mêmes et le système ne resteront pas sans réagir à ce phénomène inflationniste. Voici certaines des solutions que l'agriculteur seul pourra adopter:

1. Modifier sa rotation pour réduire la proportion d'orge, qui est un produit for volumineux, et augmenter la proportion de canola ou de blé, produits qui le sont moins.
2. Modifier l'étendue des jachères d'été.
3. Augmenter son taux de rendement à l'acre, en utilisant de meilleures variétés, plus d'engrais ou de produits chimiques, ou en changeant ses pratiques culturales.

Ce modèle ne permettait pas de tenir facilement compte des améliorations apportées au niveau des pratiques de commercialisation des produits agricoles ou de l'utilisation de camions pour récupérer certaines pertes. Cependant, les négociants, les manutentionnaires et les sociétés de chemin de fer pourraient aussi aider l'agriculteur à faire face à l'inflation des taux de fret en adoptant les mesures suivantes:

1. Il pourrait y avoir augmentation des prix des grains du fait de l'inflation générale, ou les négociants, comme la Commission canadienne du blé, pourraient s'efforcer d'obtenir de meilleurs prix.
2. Les sociétés de chemin de fer, les élévateurs, les terminaux et la Commission du blé pourraient améliorer leur productivité, de façon à compenser l'inflation non seulement des coûts ferroviaires mais aussi des autres coûts du système.
3. Le prix local actualisé de l'orge pourrait augmenter jusqu'au niveau du prix à l'exportation, du fait d'une expansion de la demande d'orge de provende et (ou) d'un effort déterminé des exportateurs pour liquider les stocks de grains de provende.

L'augmentation des prix envisagée aux paragraphes 2 et 3 ne serait possible que si l'amendement relatif à la liberté de choix était adopté et si des modifications appropriées étaient apportées à la politique nationale des grains de provende.

Grâce à ce modèle, on peut mesurer l'utilité de chacune de ces stratégies pour ramener les revenus de l'agriculteur, par rapport à ses coûts directs, à l'indice de base de 1.00, après que la loi l'ait poussé au niveau de 0,83. Ses revenus reviendraient au niveau 1.00 si l'un des phénomènes suivants intervenait:

1. Les taux de rendement de l'agriculteur augmentent de 1,1 pour cent par an.
2. Le prix des grains augmente d'un pour cent par an jusqu'en 1990-91.
3. Le système réalise des gains d'efficience et de productivité de 2,7 pour cent.
4. La productivité annuelle de l'agriculteur, exprimée en taux de rendement, et du système, exprimée en fonction des coûts, augmente de 0,7 pour cent.

Une telle amélioration des taux de rendement n'est pas déraisonnable puisque le Conseil canadien des grains, entre autres, a constaté que les agriculteurs peuvent produire suffisamment pour satisfaire les objectifs d'exportation de la Commission du blé. Les augmentations des taux de fret dues au volume envisagées par Agriculture Canada prennent comme hypothèse 40 milliards de tonnes d'ici 1990-91, ce qui suppose une augmentation annuelle des taux de rendement de trois pour cent, alors que nous n'obtenons actuellement que 1,5 pour cent par an. En d'autres mots, si les producteurs d'orge doivent consacrer environ 1,1 pour cent de l'amélioration de leurs taux de rendement au financement des taux de fret pour assurer le succès des objectifs d'exportation de la Commission du blé, nous pouvons

considérer qu'avec leur augmentation actuelle de productivité de 1,5 pour cent l'an permettant de couvrir l'inflation, ils auront 0,4 pour cent en plus pour financer les augmentations de coûts autres que coûts ferroviaires [c.-à-d. $3 - (1,1 + 1,5) = 0,4$]. Le deuxième ajustement du système, c'est-à-dire une augmentation de un pour cent des prix des grains, ne paraît pas non plus irréaliste puisque ces prix augmentent en moyenne d'environ 4 pour cent l'an depuis plusieurs décennies.

Si le producteur ne dispose d'aucun choix quant à l'utilisation de la subvention à laquelle il a droit en matière de fret, et si toute la subvention est versée aux sociétés ferroviaires, il est douteux que celles-ci réussissent à améliorer leur productivité des 2,7 pour cent nécessaires pour couvrir l'inflation de leurs coûts.

Nous avons indiqué, au début de ce mémoire, que les producteurs d'orge étaient particulièrement vulnérables à la formule de paiement. Grâce à ce modèle économique, nous en avons maintenant la preuve.

Limiter le paiement de la subvention du Nid-de-Corbeau aux seules sociétés de chemin de fer risque d'entraîner une nouvelle réduction des prix de l'orge sur le marché national, par rapport au marché international, puisque le secteur de l'élevage sera de moins en moins capable de maintenir sa compétitivité s'il continue à utiliser de l'orge. Plus tard dans la décennie, la subvention totale de 20 \$ la tonne entrera en vigueur pour les sociétés ferroviaires et celles-ci seront encore plus agressives pour développer les exportations. Pendant les années soixante-dix, le secteur

de l'élevage a payé en moyenne 6,15 \$ la tonne de moins que le secteur de l'exportation, ce qui lui a permis de mieux résister à la concurrence sur le marché nord-américain de la viande, aux dépens de l'avantage du Nid-de-Corbeau des producteurs d'orge. Si les versements effectués aux sociétés ferroviaires détruisent peu à peu la compétitivité des éleveurs, le prix de l'orge devra baisser de 20 \$ la tonne. Le producteur d'orge pourra réagir à cette réduction de 20 \$ sur le marché national de trois manières. Tout d'abord, il réduira probablement les surfaces consacrées à la culture de l'orge, puisque seulement la moitié de sa production est vendue localement, ce qui pourrait entraîner une contraction des marchés d'exportation du fait d'une offre insuffisante. Deuxièmement, il essaiera d'obtenir un meilleur prix auprès des éleveurs et il obtiendra en fait un prix se situant entre l'équivalent du prix à l'exportation et l'ancien prix diminué de 20 \$. Finalement, il s'efforcera d'exporter toute sa production d'orge pour obtenir le meilleur prix possible, du fait de la subvention ferroviaire. Par rapport à son revenu antérieur à la réforme du Nid-de-Corbeau, les prix plus élevés qu'il obtiendra en exportant ses céréales lui permettront d'augmenter ses revenus de 2 pour cent, ce qui les ramènera à 85 pour cent du niveau antérieur à la réforme.

En résumé, les participants au système auront recours à diverses solutions pour s'adapter à la nouvelle situation des années 1980. Les producteurs d'orge seront cependant particulièrement vulnérables aux demandes des éleveurs en matière de prix et de quantités, et ils risquent de se retrouver avec une réduction de prix de 20 \$ la tonne si les subventions fédérales ne sont versées qu'aux sociétés de chemin de fer.

LES TRANSPORTS ET LA POLITIQUE DES GRAINS DE PROVENDE

Si le projet de loi n'est pas amendé pour garantir la liberté de choix des producteurs quant à la formule de paiement, et pour assurer l'établissement d'un système plus efficace et plus sobre, les producteurs d'orge devront trouver de nouvelles utilisations pour leurs terres ou essayer d'obtenir une réforme profonde de la politique des grains de provende. Puisque les facteurs agronomiques de la région en "n" des Prairies font qu'il est peu rentable d'y cultiver d'autres produits que l'orge, ces producteurs auront fort peu d'options quant à l'utilisation de leurs terres. Si le secteur de l'élevage devait rester statique ou connaître un déclin, même les terres herbagères devraient convertir pour d'autres cultures.

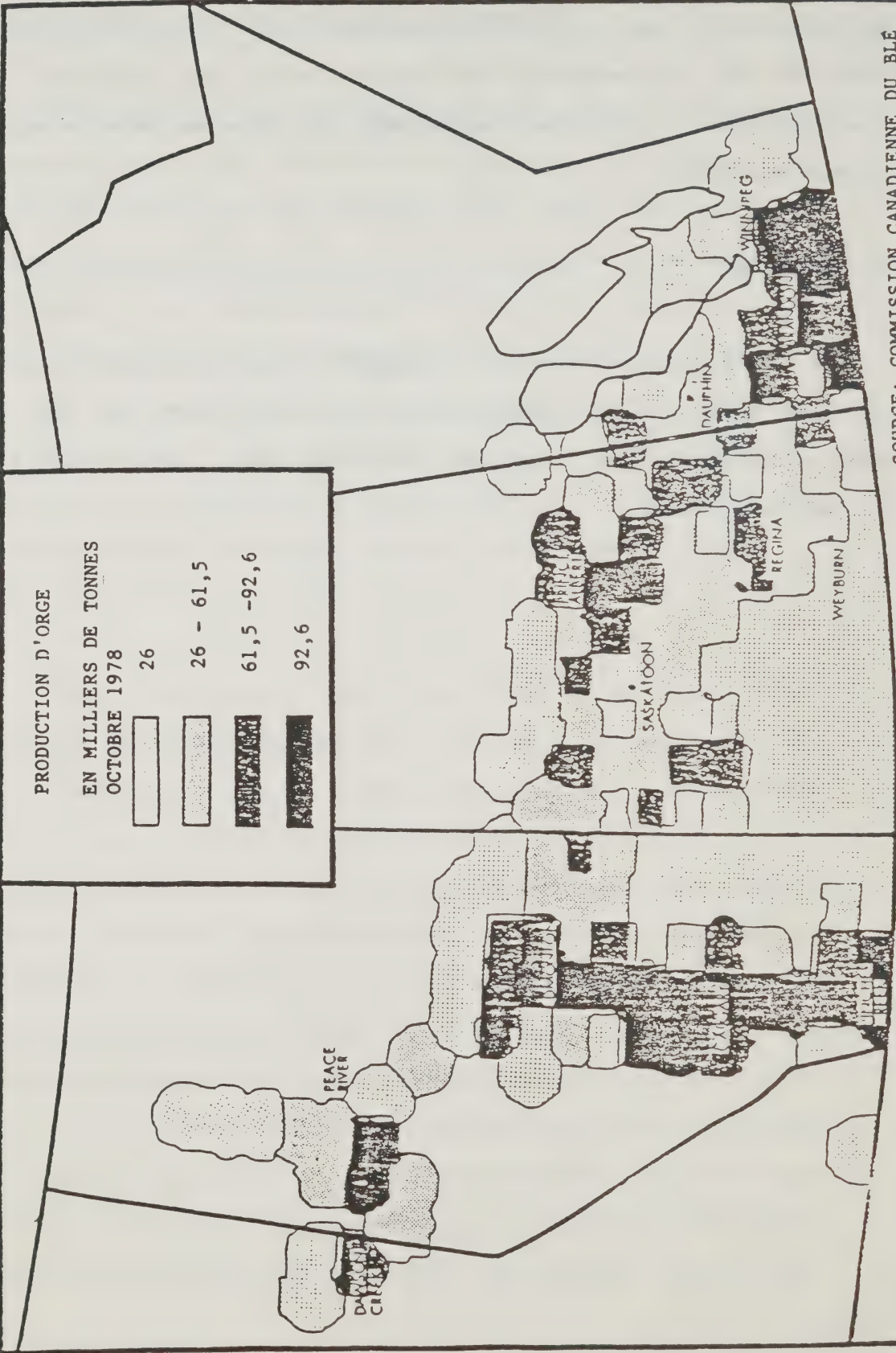
Dans le pire des cas, c'est-à-dire si les versements sont seulement effectués aux sociétés ferroviaires et si rien n'est prévu pour les éleveurs de bétail et de porc de l'Ouest, notre Association essaiera d'obtenir une réforme profonde de la politique des grains de provende, pour assurer la survie de ses membres. Tout d'abord, les producteurs d'orge réclameront l'élimination complète des quotas sur le marché hors-Commission. L'élimination des entraves à la vente sur les marchés nationaux risque de produire un léger relèvement des prix, ou en tout cas d'augmenter les liquidités disponibles des producteurs, par rapport au système actuel de quotas. Notre Association a toujours considéré qu'un retour au système d'affectation de wagons pour les céréales hors-Commission répondrait mieux aux besoins à la fois des producteurs d'orge et des utilisateurs de grains de provende dans toutes les régions du pays. Par ailleurs, l'Association

des producteurs d'orge de l'Ouest réclamera avec force l'élimination de la formule du maïs, pour permettre à ses membres d'obtenir des prix un peu plus élevés pour sa production, surtout dans les années abondantes en maïs ou pauvres en orge.

LE DERNIER MOT

Nous sommes efforcés dans ce mémoire de vous communiquer le plus clairement possible nos préoccupations au sujet du Bill C-155. Si vous souhaitez maintenant obtenir des précisions, nous sommes prêts à répondre à vos questions. Merci.

ANNEXE



SOURCE: COMMISSION CANADIENNE DU BLÉ

APPENDICE "TRPT-67"

ALBERTA SOFT WHITE SPRING WHEAT GROWERS ASSOCIATION

President: A.E. Eckert, Box 55, Duchess, AB

Vice-President: H. Unruh, Box 297, Vauxhall, AB

le 22 juillet 1983

Mlle Sirpaul

Pièce 514

180 rue Wellington

Chambre des communes

Ottawa (Ontario)

K1A 0A6

Au Comité des transports

Le conseil d'administration de l'Alberta Soft White Spring Wheat Growers Association s'est toujours intéressé à la question du transport du grain dans l'Ouest et continue de s'y intéresser. Nous avons déjà présenté des mémoires aux gouvernements fédéral et provincial et aimerions maintenant avoir l'occasion de participer à l'audience publique qui se tiendra à Edmonton les 2 et 3 août.

Le conseil d'administration de l'Alberta Soft White Spring Wheat Growers Association représente la majorité des fermiers cultivant des terres irriguées dans l'Ouest du Canada. À l'heure actuelle, le tiers environ du million d'acres irrigués en Alberta est réservé à la production de blé tendre blanc de printemps. Ce blé est destiné à la consommation intérieure et à l'exportation, ce qui fait que la question des transports revêt une très grande importance pour le producteur. Il s'agit également d'une industrie en pleine expansion qui a connu une croissance substantielle au cours des dernières années. Les membres de notre association s'intéressent de très près à la résolution de la question du transport du grain dans l'Ouest et aimeraient prendre part aux débats à ce sujet.

Nous avons aujourd'hui reçu une communication du cabinet de M. Pépin nous informant que, pour avoir l'occasion de comparaître aux audiences publiques, nous devons présenter à Ottawa un mémoire exposant notre position. C'est là une chose que nous ignorions mais c'est avec le plus grand plaisir que nous présentons notre mémoire. Nous avons déjà évoqué certains des points dans la lettre que nous avons adressée au Ministre le 5 juillet. Veuillez donc trouver ci-joint le mémoire de notre association exposant nos points de vue et préoccupations à l'égard des transports.

Nous vous remercions de votre attention et espérons recevoir bientôt votre réponse.

Veuillez agréer, Mademoiselle, l'expression de nos meilleurs sentiments.

A.E. Eckert, président

cc. Don Mazankowski, député

ALBERTA SOFT WHITE SPRING WHEAT GROWERS ASSOCIATION

President: A.E. Eckert, Box 55, Duchess, AB

Vice-President: H. Unruh, Box 297, Vauxhall, AB

Mémoire au Comité des transports

Voici certains des points de vue et certaines des inquiétudes du conseil d'administration de l'Alberta Soft White Spring Wheat Growers Association à propos du projet de loi sur le transport du grain de l'Ouest.

- 1) Nous pensons que la subvention du Nid-de-Corbeau doit être versée surtout aux producteurs plutôt qu'aux chemins de fer uniquement. C'est ce qu'a recommandé le rapport Gilson et ce que nous avons appuyé à l'époque. À notre avis, le versement de la subvention aux producteurs se traduirait par une amélioration plus rapide de l'efficacité du système de transports et c'est là une amélioration qui est vraiment essentielle. Cela permettrait également aux producteurs d'envisager d'autres options pour le transport de leur grain. Ces derniers temps, nous avons eu des raisons d'être satisfaits du service de transport du grain mais nous pensons que cela a été dû en partie à un ralentissement dans d'autres secteurs de l'industrie qui font appel au transport ferroviaire et nous craignons que les expéditions de grain ne souffrent de nouveau quand l'économie reprendra. Le transport du grain doit être viable pour les producteurs et pour les chemins de fer. Si l'on décide d'ignorer le rapport Gilson, nous pensons qu'il faudrait donner aux producteurs le soin de choisir quelle méthode de paiement de la subvention du Nid-de-Corbeau ils préfèrent. Les pools qui prétendent représenter les producteurs ne devraient pas s'opposer à cette formule si elles représentent en fait les producteurs. Si l'on a recours à cette formule, on aura une idée juste de ce que préfèrent les producteurs.
- 2) Le taux de transport devrait être le même pour tous les produits. Le coût de transport d'un wagon de chemin de fer reste le même, quel que soit le produit qu'il transporte (sauf dans le cas des wagons frigorifiques). Les différences substantielles de taux d'un produit agricole à l'autre sont donc injustifiées.

- 3) Le plafond de 31,1 millions de tonnes par an ne peut que dissuader l'augmentation de la production, alors que ce sont des formes d'encouragement et non pas des sanctions qu'il nous faut pour produire davantage. Il faudrait donc éliminer ce plafond.
- 4) Il faudrait prévoir un examen de la situation au-delà de l'année 1985-1986. En fait, il conviendrait d'étudier périodiquement (par exemple tous les trois ans) une politique comme celle-ci qui a autant d'incidences sur le secteur agricole.
- 5) Le Comité supérieur du transport du grain devrait compter parmi ses membres un nombre suffisant de producteurs élus à l'échelon régional. Il est très contestable de faire représenter les producteurs par des délégués de compagnies de grain. Nous nous opposons fortement à ce qu'il y ait moins de trois représentants des producteurs et pensons en fait qu'il devrait y en avoir davantage. Étant donné les pouvoirs de ce comité et l'influence qu'il aura sur le secteur agricole, il est essentiel que les producteurs soient adéquatement représentés.
- 5) Les taux de transport doivent être mis en relation avec l'aptitude des producteurs à payer. Il faudrait maintenir le plan proposé pour la protection des producteurs.

Avec nos plus grands respects

A.E. Eckert, président

APPENDICE «TRPT-68»

Mémoire au Comité des transports de la Chambre des communesau sujet du projet de loi C-155

L'Association canadienne des fabricants de produits chimiques (ACFPC) est heureuse de pouvoir faire connaître son opinion sur le projet de loi C-155. L'Association représente 63 fabricants qui assurent plus de 80 p. 100 de toute la production canadienne de produits chimiques industriels et de résines synthétiques. L'Association englobe dans l'industrie de fabrication des produits chimiques les fabricants dont la principale activité consiste à transformer chimiquement des hydrocarbures de base et des ressources minérales par des procédés chimiques, thermiques, électriques ou catalytiques. Ce secteur industriel, dont la production annuelle vaut plus de 9 milliards de dollars emploie directement 30,000 travailleurs. A titre d'information, une brochure décrivant l'Association et donnant la liste de ses membres est jointe au présent document.

L'élément de cette industrie qui connaît la croissance la plus rapide est celui de la pétrochimie qui a consenti des investissements massifs dans des usines d'importance mondiale et dont les dépenses dépassent en moyenne le milliard par année depuis cinq ans. C'est l'Alberta qui a bénéficié du plus gros de ces nouveaux investissements.

En 1980, environ 1,000,000 de tonnes de produits pétrochimiques destinés à l'exportation ont franchi les Rocheuses canadiennes. Ces exportations expédiées par la côte ouest représentaient une valeur de quelque 400 millions de dollars. Entre 1981 et 1983, la capacité de fabrication de produits pétrochimiques a presque doublé. A l'heure actuelle, l'Alberta peut produire plus de 5 millions de tonnes de produits chimiques, de sorte que la production disponible pour exportation est beaucoup plus élevée.

D'ici à 1985, les exportations acheminées vers la côte ouest devraient passer à 2 millions de tonnes, représentant une valeur marchande de plus de 1 milliard. En 1990, la production devrait être de 8 à 10 millions de tonnes, dont 5 à 6 millions d'une valeur marchande de 2 milliards de dollars seront acheminés par la côte ouest. Ces prévisions tiennent compte des révisions à la baisse du programme d'investissements de l'Alberta rendues nécessaires par la récession. On s'attend que des projets mis en veilleuse seront réalisés au cours de cette décennie, auquel cas, les chiffres pourraient être encore plus élevés. De toute façon, il y aura un surplus exportable de produits chimiques beaucoup plus grand et ces exportations auront un effet favorable sur la balance commerciale du Canada.

En pétrochimie, le cycle de planification de l'investissement est très long. Il faut compter environ cinq ans entre l'approbation initiale

donnée par la société et la mise en exploitation des nouvelles installations. Sont englobés dans cette période les travaux techniques, les approbations prévues par les règlements, la construction, la formation des effectifs, etc. Une décision prise aujourd'hui en matière d'investissement ne commencera à faire sentir ses effets sur la production pétrochimique qu'à compter de 1988.

La production pétrochimique se caractérise par d'importantes économies d'échelle. Pour réaliser ces économies, il faut que la capacité des usines canadiennes dépasse largement celle nécessaire pour répondre aux besoins du marché canadien et que l'excédent de production soit exporté. La concurrence est vive sur les marchés internationaux de la pétrochimie et la rentabilité de l'ensemble du projet sera menacée à moins que le prix des exportations canadiennes ne soit concurrentiel.

Outre les questions de prix, un très important facteur, si l'on veut trouver des débouchés pour nos produits pétrochimiques à l'étranger, est de pouvoir donner l'assurance que le Canada est un fournisseur à long terme sûr. La préoccupation la plus courante chez nos clients étrangers actuels ou éventuels est la capacité limitée de transport ferroviaire dans les Rocheuses. Si l'on ne peut garantir des délais de livraison, le Canada devra se contenter de marchés moins favorables ou encore écouler ses produits sur le marché du «disponible», où l'acheteur s'approvisionne selon ses besoins. De toute évidence, il est plus difficile de planifier les projets lorsque les volumes et les prix des ventes sont étroitement asservis aux caprices du marché à court terme. Si cette situation se réalisait, le Canada serait en bien mauvaise posture pour entreprendre de nouveaux projets.

L'expansion de la capacité ferroviaire dans l'Ouest a été retardée par les pertes de plus en plus lourdes qu'ont subies les compagnies ferroviaires, en grande partie à cause du transport des céréales. Ces pertes ont constitué un obstacle de taille à l'expansion du service. La proposition gouvernementale vise à régler le problème en modifiant les taux et d'autres versements. Les dispositions proposées permettront aux chemins de fer d'emprunter afin d'améliorer leurs lignes dans les Rocheuses. L'industrie chimique n'a aucun point de vue à faire valoir sur la répartition de ces fonds. Son souci principal est de trouver une solution efficace et globale au problème de capacité de transport ferroviaire dans les délais qu'exigent les occasions qui se présentent sur le marché. Le programme du gouvernement semble garantir ce résultat. L'Association appuie donc la mesure proposée et invite les autres personnes et groupes intéressés à faire leur part pour qu'on applique de toute urgence ces mesures législatives afin qu'on puisse compter sur un meilleur service ferroviaire.

Le 20 juillet 1983

APPENDIX "TRPT-69"

BURNS FOODS LIMITED

MÉMOIRE

présenté au

Comité des transports de la Chambre des Communes.

Tarif du Nid-de-Corbeau

Modifications proposées à la loi

La société Burns Foods Limited se place au deuxième rang parmi les sociétés de préparation des aliments au Canada. Par l'entremise de sa filiale, Burns Meats Ltd., elle exploite quatre salaisons et conserveries de viande dans l'ouest du pays ainsi qu'un certain nombre de succursales de distribution de viande. L'offre de bétail et de porcs dans les trois provinces des Prairies est par conséquent pour nous d'une importance vitale. En effet, depuis cinq ans, elle a été graduellement compromise par la hausse sans cesse croissante du coût des céréales fourragères, entraînée par les bas tarifs de transport imposés aux termes de la Loi du Nid-de-Corbeau.

À une certaine époque, le coût réel du transport des céréales des Prairies à destination des terminaux d'exportation n'était pas plus élevé que les tarifs imposés par la loi aux agriculteurs (c'est-à-dire aux producteurs céréaliers). Ces dernières années, la situation a changé du tout au tout, l'inflation ayant causé une augmentation considérable des frais de transport ferroviaire. Aujourd'hui, l'agriculteur ne paie au maximum que le cinquième du coût véritable du transport.

Cela veut donc dire que le producteur céréalier reçoit à la ferme, un prix artificiellement élevé pour ses produits. Il obtient le prix à l'exportation dont il faut soustraire des frais de transport artificiellement bas. Aussi vend-il toutes ses céréales fourragères sur les marchés d'exportation à moins que l'éleveur de bétail ne lui verse un prix équivalent qui est surévalué. Et c'est ce que ce dernier est forcé de faire.

Les modifications contenues initialement dans le projet de loi prévoyaient une hausse graduelle des frais de transport imposés au producteur céréalier. Ainsi, le producteur de bétail aurait bénéficié d'une réduction progressive (relativement parlant) du coût des céréales fourragères. Mais il ne se serait pas opéré un simple transfert de bénéfices du producteur céréalier au producteur de bétail. Les propositions initiales prévoyaient le versement de subventions considérables aux premiers pour compenser la hausse des tarifs de transport. Par la suite, les améliorations apportées au réseau de transport ferroviaire auraient bénéficié aux producteurs céréaliers, surtout dans les régions à forte capacité où les systèmes de livraison sont plus souples. Les agriculteurs auraient pu s'attendre aussi à une hausse du prix des céréales qui serait venue compenser les augmentations des tarifs de transport.

Ces propositions ont été supprimées du projet de loi. En effet, il n'y aura pas de hausse des tarifs de transport et par conséquent, aucune subvention ne sera versée aux agriculteurs. Toutes les subventions iront au réseau ferroviaire sans qu'il soit pour autant certain qu'elles répondront plus tard aux besoins de transport dans l'Ouest. Le système anachronique des embranchements et des élévateurs restera en place, structure coûteuse comparativement aux États du Sud où un petit nombre de terminaux bien situés sont desservis à la fois par le rail et par la route. Les producteurs céréaliers des Prairies ne peuvent ainsi profiter des moyens modernes de transport par camion, tant que le barème de tarifs de transport du Nid-de-Corbeau reste en vigueur.

Cette mesure législative aura des répercussions directes importantes sur les producteurs de bétail des provinces de l'Ouest. Le coût élevé des céréales fourragères les découragera. Les producteurs et les provinces des Prairies vont graduellement se tourner vers la production exclusive de céréales, durée sans valeur ajoutée qui ne stimule en rien l'expansion d'une économie fondée sur l'agro-alimentaire. Indirectement, les salaisons et conserveries de viande, qui comptent 5, 000 employés en Alberta seulement, vont périlcliter. C'est là une conséquence très grave en raison des emplois directs qui assurent ces entreprises et des emplois qu'elles suscitent dans les milliers de firmes de l'Ouest qui les approvisionnent. Il n'y a aucun espoir de nouveaux investissements soient dans cette industrie. Au contraire, cette dernière est déjà en régression, et la mesure législative ne fera qu'accélérer les choses. Les sociétés propriétaires de salaisons et de conserveries dans l'Ouest, vont se tourner ailleurs pour tenter de prendre de l'expansion, probablement vers les marchés américains.

Nous croyons savoir que le gouvernement fédéral a changé d'avis à propos du projet de loi en raison des pressions exercées par les syndicats du blé de la Saskatchewan et du Manitoba et pour tenir compte des intérêts des cultivateurs du Québec. Les syndicats du blé sont évidemment opposés à tout changement parce qu'ils se spécialisent dans l'exportation et non dans la vente des céréales fourragères. Si les tarifs de transport sont changés, c'est le système des élévateurs de tout le pays qui est en danger, mais il ne fait aucun doute que les syndicats du blé, à l'instar de la majorité des grandes entreprises industrielles, peuvent s'adapter au changement. En effet, changement est le moteur du monde moderne. Nous ne pouvons reprocher aux syndicats du blé de défendre leurs propres intérêts, mais nous rejetons effectivement le blâme sur le gouvernement fédéral qui a plié l'échine devant les médias et les syndicats du blé et qui a aussi fait passer ses intérêts électoraux avant ceux du pays. Il faut féliciter M. Pépin de l'habileté avec laquelle il avait conçu ses propositions initiales. Malheureusement, le parti conservateur ne l'a pas suffisamment appuyé.

Ce sont probablement les pressions du Québec qui ont le plus influencé le gouvernement fédéral. Il est regrettable que la collectivité agricole de cette province ait été mal informée. Elle a été effrayée par une propagande à sens unique des syndicats de blé alors qu'en réalité, elle n'a pas à s'inquiéter. Rien dans les propositions initiales n'aurait pu porter atteinte

à l'industrie du bétail du Québec. Elle aurait continué de profiter des mêmes avantages que ceux dont elle jouit actuellement. Une croissance progressive de l'industrie du bétail dans les provinces de l'Ouest aurait eu son parallèle au Québec. Aujourd'hui, l'industrie du Québec risque de se trouver devant un fait accompli: les provinces de l'Ouest prendront toutes les mesures possibles pour protéger leur industrie du bétail et leurs salaisons et conserveries de viande, et la réaction du public risque d'entraîner pour les agriculteurs québécois, une baisse des subventions et la perte d'autres avantages.

La société Burns Foods Limited demande instamment que les propositions initiales contenues dans le projet de loi soient rétablies. C'est de la plus haute importance sur le plan économique pour l'Ouest du Canada et pour toute la question de l'unité du pays.

A.J.E. Child

APPENDICE "TRPT-70"

L.K. RESOURCES LTD.

MÉMOIRE SUR LE PROJET DE LOI C-155 PRÉSENTÉ AU
COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS

L.K. Resources Ltd. désire profiter de l'occasion qui lui est offerte pour exposer au Comité permanent des transports ses vues sur le projet de loi C-155. Le règlement de la question des taux du Nid-de-Corbeau est vital pour l'avenir de l'agriculture dans l'ouest du Canada et, en définitive, dans tout le Canada. Nous ne pouvons que louer les efforts déployés par le gouvernement fédéral pour résoudre cette question complexe et hautement controversée. Toutefois, nous sommes très troublés par l'orientation de ce projet de loi et nous sommes totalement opposés au projet de loi C-155 dans sa formulation actuelle.

L'industrie bovine fait partie intégrante de l'agriculture des Prairies, particulièrement en Alberta. Les ventes de bovins représentent près de 40 % des recettes agricoles totales de la province. L'industrie de la préparation des viandes est l'un des plus importants employeurs de l'Alberta. La société L.K. Resources Ltd. est activement engagée dans l'industrie bovine de l'Alberta.

La division de l'agrinégoce (production bovine) comprend un ensemble d'opérations intégrées, allant de l'élevage sur le ranch à la préparation des produits pour la vente au détail et les hôtels, restaurants et institutions. L'histoire de L.K. Ranches remonte à la fin du XIX^e siècle. Les terres agricole et d'élevage couvrent actuellement 80 000 acres de terres détenues à titre ou à bail. Des cultures commerciales comme le blé et l'orge sont cultivées annuellement. Quant aux cultures de foin et d'ensilage, elles sont utilisées pour l'alimentation des veaux et du bétail de L.K., et aussi pour les opérations d'élevage et d'engraissement au cours des mois d'hiver.

Le troupeau d'élevage du ranch comprend environ 1 600 têtes. Chaque année, les génisses de première qualité sont choisies soit comme femelles de remplacement pour le troupeau de L.K., soit pour être vendues aux autres éleveurs commerciaux. Le reste du parc à veaux rejoint le troupeau de L.K. destiné à l'alimentation aux grains et à la finition en vue de l'abattage. Les parcs d'engraissement des veaux et des bovins peuvent alimenter plus de 20 000 têtes. L.K. achète un nombre important de bêtes d'embouche qui viennent s'ajouter à celles qui sont déjà élevées sur le ranch. En outre, des services spéciaux d'engraissement sont offerts aux autres éleveurs et aux investisseurs.

X.L. Feeds Ltd, à Bassano, est une entreprise conjointe avec Maple Leaf Mills Ltd. Cette entreprise prépare la nourriture utilisée dans les parcs d'engraissement de L.K. pour le bétail prêt à l'abattage, et elle fournit aussi d'autres services complets d'engraissement pour les éleveurs de bétail de la région.

X.L. Beef exploite des installations d'abattage efficaces pour le bétail, à Calgary. Les carcasses de boeuf qui y sont dépecées sont transportées chez Montagne Meats en vue des phases ultérieures de préparation. En outre, cette entreprise vend ses produits à d'importants vendeurs de gros en Alberta, en Colombie-Britannique, en Ontario et au Québec. X.L. Beef effectue actuellement environ 12 % de la l'abattage hebdomadaire de boeufs en Alberta.

Montagne Meats, de Calgary, est une entreprise spécialisée dans la préparation du boeuf. Les carcasses sont dépecées en coupes de détail ou en morceaux mis en boîte et destinés à la vente aux restaurants et aux magasins de détail. Ces produits sont expédiés dans toutes les parties du Canada. Montagne Meats a aussi développé des marchés à l'exportation aux États-Unis et dans d'autres pays. La production de cette usine représente environ 20 % de la production de boeuf en boîte de l'Alberta.

En 1983, le chiffre d'affaires de la division d'agrinégoce a dépassé 200 millions de dollars. L.K. est un membre important de l'industrie bovine au Canada. Comme la société est engagée dans tous les aspects de la production bovine, elle subit directement les répercussions de tout ce qui touche l'industrie bovine canadienne. Dans cette optique, les nombreux particuliers et entreprises qui fournissent des biens et des services aux diverses opérations de notre société sont eux aussi touchés. C'est pourquoi nous sommes profondément préoccupés par le projet de loi C-155.

Toute l'industrie bovine, des producteurs vaches-veaux aux abatteurs et entreprises de préparation en passant par les engraisseurs, a été durement éprouvée par les mauvaises conditions économiques des dernières années. Ces moments difficiles sont attribuables à un certain nombre de facteurs, dont la concurrence plus forte exercée par d'autres produits de la viande, l'évolution des modes de vie qui ont entraîné une modification des habitudes alimentaires et une préoccupation croissante à l'égard d'une saine alimentation, pour n'en mentionner que quelques-uns. La plupart des membres de l'industrie bovine estiment que les modifications de la structure des taux du Nid-de-Corbeau, proposées par le docteur Gilson, auraient eu pour effet de contrebalancer ces problèmes de marché et de créer un climat économique propice à une reprise de l'industrie bovine des Prairies, et ce, d'ici la fin de cette décennie.

La décision du gouvernement fédéral de subventionner directement les sociétés ferroviaires détruit entièrement les perspectives de redressement pour l'industrie bovine des Prairies. Il est malheureux que cette décision soit fondée principalement sur des motifs politiques plutôt que sur des motifs économiques. On a estimé que, d'ici la fin de cette décennie, la production bovine de l'ouest du Canada pourrait chuter de 60 %. Au cours des cinq dernières années, sept abattoirs inspectés par le gouvernement fédéral ont cessé l'abattage du bétail en Alberta. Certains ont tout simplement

fermé leurs portes. Nous pourrions encore perdre la moitié de notre industrie de l'abattage au cours de la prochaine décennie. Selon Alberta Agriculture, si les sociétés ferroviaires reçoivent directement les subventions, la production bovine de la province connaîtra, d'ici 1990-1991, une baisse de 250 à 300 millions de dollars par rapport à la production qui eût été possible grâce à la solution du docteur Gilson. Dans le même laps de temps, les pertes en possibilités d'expédition à partir des usines d'abattage de l'Alberta représentent, selon les estimations, 420 à 590 millions de dollars. Ces estimations ne tiennent pas compte des pertes potentielles de production.

Au moment même où notre entreprise envisageait un avenir prometteur pour l'industrie bovine ainsi que l'ouverture de nouveaux marchés aux États-Unis et dans d'autres pays, ce projet de loi éliminera, s'il est adopté, la plupart des possibilités de croissance sur lesquelles nous avons tablé. Une production bovine moindre entraînera une diminution des activités de préparation des viandes. Les immobilisations faites pour l'expansion et la modernisation des installations d'élevage et de préparation du boeuf seront perdues. D'où une perte de productivité et d'emplois, sans parler d'un ralentissement de l'activité économique.

En conséquence, L.K. Resources Ltd. s'oppose au projet de loi C-155 dans sa formulation actuelle. Comme minimum acceptable, on devrait retenir l'option "Liberté de choix", en y incorporant la solution "Double 80". La liberté de choix est un droit démocratique fondamental. Quant à la solution "Double 80", elle semble constituer une méthode équitable pour déterminer l'admissibilité des éleveurs individuels. Une loi incorporant cette option et cette solution permettrait aux agriculteurs de choisir le mode de versement des subventions du Nid-de-Corbeau. De plus, elle permettrait aux agriculteurs de mieux contrôler leur avenir en leur donnant l'occasion de fonder

leurs décisions commerciales sur les réalités économique de l'heure et sur l'efficacité des diverses options qui s'offrent au niveau de la production, de la manutention, du transport, de la préparation et de la commercialisation. La réforme des taux du Nid-de-Corbeau doit garantir qu'aucun avantage indu ou anormal ne sera accordé à un secteur particulier de l'agriculture ou à une région particulière du pays. L.K. Resources Ltd est d'avis que le règlement de cette question, par le recours à l'option "Liberté de choix" et à la solution "Double 80", serait garant d'un avenir prometteur pour l'agriculture de l'Ouest et profiterait à l'ensemble du Canada.

Vos tout dévoués,

L.K. RESOURCES LTD.

GERRY E. KAUMEYER
Vice-président du conseil d'administration et
directeur général.

From the Alberta Feed Grain Users Association:

Mr. Stanley Price, Chairman.

From the Alberta Cattle Feeders Association:

Mr. Robin Elofson, Second Vice-President;

Mr. Don Saynor, Manager.

From the Alberta Pork Producers Marketing Board:

Mr. Dave Felstad, Chairman of the Board;

Mr. Greg Whalley, Economist;

Mr. John Prentice, Executive.

From the Alberta Swine Breeders Association:

Mr. Walter Weber, President.

From the Western Barley Growers Association:

Mr. Gordon Reid, President;

Mr. Ken Stickland, Consultant;

Mr. Don McNeil, Vice-President.

From the Alberta Soft White Spring Wheat Growers:

Mr. Harold Unruh, Vice-President;

Mr. Fred Barg, Chairman of the Marketing Sub-committee;

Mr. A.E. Eckert, President.

At 8:30 p.m.

From The Canadian Chemical Producers' Association:

Mr. J.M. Hay, Chairman, CCPA Board of Directors,
Chairman, Dow Chemical Canada Inc., Sarnia, Ontario;

Mr. W.L. Canniff, Assistant to the President, and Director,
Special Projects Canadian Chemical Producers' Association,
Ottawa, Ontario;

Mr. J.P. Sutherland, Executive Vice-President, Alberta Gas
Ethylene Company Ltd., Calgary, Alberta;

Mr. I.T. Brownlie, Plant Manager, Celanese Canada Inc.,
Edmonton, Alberta;

Mr. D. Champ, Vice-President and General Manager,
Chemicals Union Carbide Canada Limited, Toronto,
Ontario.

From Sultran Limited:

Mr. William Tett, Vice-President.

From Burns Foods Limited:

Mr. Arthur J.E. Child, President and Chief Executive
Officer;

Mr. Bradich, Vice-President, Burns Meats Ltd.

From L.K. Resources Ltd:

Mr. Gerry Kaumeyer, Chairman.

De l'«Alberta Feed Grain Users Association»:

M. Stanley Price, président.

De l'«Alberta Cattle Feeders Association»:

M. Robin Elofson, deuxième vice-président;

M. Don Saynor, directeur.

De l'«Alberta Pork Producers Marketing Board»:

M. Dave Felstad, président;

M. Greg Whalley, économiste;

M. John Prentice, cadre supérieur.

De l'«Alberta Swine Breeders Association»:

M. Walter Weber, président.

De la «Western Barley Growers Association»:

M. Gordon Reid, président;

M. Ken Stickland, vice-président;

M. Don McNeil, vice-président.

De l'«Alberta Soft White Spring Wheat Growers Association»:

M. Harold Unruh, vice-président;

M. Fred Barg, président du Sous-comité de la commercialisation;

M. A.E. Eckert, président.

A 20h30

De l'Association canadienne des fabricants de produits chimiques:

M. J.M. Hay, président, conseil d'administration de
l'ACFPC, président, «Dow Chemical Canada Inc.»,
Sarnia (Ontario);

M. W.L. Canniff, adjoint du président et directeur, projets
spéciaux, Ottawa (Ontario);

M. J.P. Sutherland, vice-président, «Alberta Gas Ethylene
Company Ltd.», Calgary (Alberta);

M. I.T. Brownlie, directeur d'usine, «Celanese Canada Inc.»,
Edmonton (Alberta);

M. D. Champ, vice-président et directeur général, «Chemicals
Union Carbide Canada Limited», Toronto (Ontario).

De «Sultran Limited»:

M. William Tett, vice-président.

De «Burns Foods Limited»:

M. Arthur J.E. Child, président-directeur général;

M. Bradich, vice-président, «Burns Meats Ltd.»

De «L.K. Resources Ltd.»:

M. Gerry Kaumeyer, président.



If undelivered, return COVER ONLY to:
Canadian Government Publishing Centre,
Supply and Services Canada,
Ottawa, Canada, K1A 0S9

En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:
Centre d'édition du gouvernement du Canada,
Approvisionnement et Services Canada,
Ottawa, Canada, K1A 0S9

WITNESSES—TÉMOINS

At 9:00 a.m.

From the Government of Alberta:

The Honourable LeRoy Fjordbotten, Minister of Agriculture;

Mr. Clarence Roth, Deputy Minister, Planning and Services, Alberta Economic Development;

Mr. Doug Radke, Assistant Deputy Minister, Alberta Agriculture.

From Unifarm:

Mr. Stan Bell, President;

Mr. Gordon Blanchard, Vice-President;

Mr. Elmer Allen, Research Economist.

From the Coal Association of Canada:

Mr. Walter J. Riva, Past Chairman;

Mr. R.T. Marshall, President;

Mr. Terry Garvey, Chairman Transportation Committee;

Mr. Garry Duke, Member of the Task Force on Canada's crisis in Rail Transportation.

At 2:00 p.m.

From the Alberta Cattle Commission:

Mr. Sten Berg, Chairman;

Mr. Chris Mills, Manager.

From the Western Stock Growers Association:

Mr. Ian Watt, President;

Mr. Pat Rutledge, Second Vice-President;

Mr. Hugh Lynch Staunton, Past President.

A 9 heures

Du gouvernement de l'Alberta:

L'honorable LeRoy Fjordbotten, ministre de l'Agriculture;

M. Clarence Roth, sous-ministre, Planification et Services, Développement économique de l'Alberta;

M. Doug Radke, sous-ministre adjoint, ministère de l'Agriculture de l'Alberta.

De Unifarm:

M. Stan Bell, président;

M. Gordon Blanchard, vice-président;

M. Elmer Allen, économiste (recherche).

De la «Coal Association of Canada»:

M. Walter J. Riva, ancien président;

M. R.T. Marshall, président;

M. Terry Garvey, président du Comité des transports;

M. Garry Duke, membre du groupe de travail sur la crise du transport ferroviaire au Canada.

A 14 heures

De l'«Alberta Cattle Commission»:

M. Sten Berg, président;

M. Chris Mills, directeur.

De la «Western Stock Growers Association»:

M. Ian Watt, président;

M. Pat Rutledge, deuxième vice-président;

M. Hugh Lynch Staunton, ancien président.

(Continued on previous page)

(Suite à la page précédente)

27
HOUSE OF COMMONS

2
Issue No. 109

Edmonton, Alberta
Wednesday, August 3, 1983

Chairman: Maurice A. Dionne

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule n° 109

Edmonton, Alberta
Le mercredi 3 août 1983

Président: Maurice A. Dionne

*Minutes of Proceedings and Evidence
of the Standing Committee on*

Transport

*Procès-verbaux et témoignages
du Comité permanent des*

Transports

RESPECTING:

Bill C-155, An Act to facilitate the transportation,
shipping and handling of western grain and to amend
certain Acts in consequence thereof

CONCERNANT:

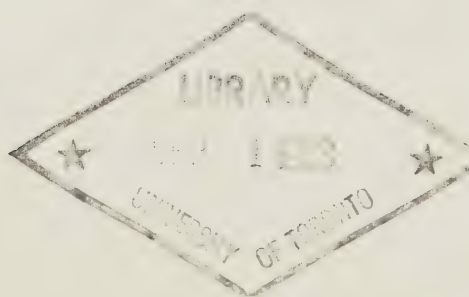
Projet de loi C-155, Loi visant à faciliter le transport,
l'expédition et la manutention du grain de l'Ouest et
modifiant certaines lois en conséquence

WITNESSES:

(See back cover)

TÉMOINS:

(Voir à l'endos)



First Session of the
Thirty-second Parliament, 1980-81-82-83

Première session de la
trente-deuxième législature, 1980-1981-1982-1983

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 109

Edmonton, Alberta
Wednesday, August 3, 1983

Chairman: Maurice A. Dionne

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule n° 109

Edmonton, Alberta
Le mercredi 3 août 1983

Président: Maurice A. Dionne

*Minutes of Proceedings and Evidence
of the Standing Committee on*

Transport

*Procès-verbaux et témoignages
du Comité permanent des*

Transports

RESPECTING:

Bill C-155, An Act to facilitate the transportation,
shipping and handling of western grain and to amend
certain Acts in consequence thereof

CONCERNANT:

Projet de loi C-155, Loi visant à faciliter le transport,
l'expédition et la manutention du grain de l'Ouest et
modifiant certaines lois en conséquence

WITNESSES:

(See back cover)

TÉMOINS:

(Voir à l'endos)

First Session of the
Thirty-second Parliament, 1980-81-82-83

Première session de la
trente-deuxième législature, 1980-1981-1982-1983

STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT

Chairman: Maurice A. Dionne

Vice-Chairman: Robert Bockstael

MEMBERS/MEMBRES

Les Benjamin
Jean-Guy Dubois
Ralph Ferguson
Jesse Flis
Charles Mayer
Don Mazankowski
Doug Neil
Marcel Ostiguy—(10)

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS

Président: Maurice A. Dionne

Vice-président: Robert Bockstael

ALTERNATES/SUBSTITUTS

Vic Althouse
Eva Côté
Rolland Dion
Gaston Gourde
Bert Hargrave
Bernard Loiselle
Arnold Malone
Stan Schellenberger
Alain Tardif
Claude Tessier—(10)

(Quorum 6)

Le greffier du Comité

Santosh Sirpaul

Clerk of the Committee

MINUTES OF PROCEEDINGS

WEDNESDAY, AUGUST 3, 1983
(157)

[Text]

The Standing Committee on Transport met, in Edmonton, at 9:02 o'clock a.m. this day, the Chairman, Mr. Dionne (*Northumberland—Miramichi*) presiding.

Members of the Committee present: Messrs. Benjamin, Bockstael, Dionne (*Northumberland—Miramichi*), Ferguson, Flis, Mayer, Mazankowski, Neil and Ostiguy.

Alternates present: Mr. Althouse, Mrs. Côté, Messrs. Hargrave, Loiselle, Malone, Schellenberger, Tardif and Tessier.

Other Members present: Messrs. Kilgour, Lambert (*Edmonton West*), Shields, Thacker, Towers and Yurko.

In attendance: Mr. Keith Thompson, Senior Counsel, Canadian Transport Commission and Mr. John Christopher, Research Officer, Library of Parliament.

Witnesses: From the Alberta Wheat Pool: Mr. A.J. Macpherson, President and Mr. H. Patching, First Vice-President. *From the National Farmers Union, Region 7, Alberta:* Mr. John Oberg, Regional Co-ordinator; Mr. Harley Fried, Farmer, Vegreville; Mr. Don Ronahgen, Farmer, Holden; Mr. Dennis Oberg, Farmer, Forestburg; Mr. Rudy A. Kiist, Farmer, Vegreville; Mr. Irving Bablitz, Farmer, Bruce; Beth Timanson, Farmer, Vegreville; Mr. Peter Doll, Farmer, Fairview; Alice Hickson, Farmer, Debolt; Mr. Norman Dyck, Farmer, Debolt; Mr. Greg Farion, Farmer, Vegreville; Mr. Ken Farion, Farmer, Vegreville and Jo-Anne Fried, Vegreville. *From the New Democratic Party—Official Opposition:* Mr. Ray Martin, M.L.A.; Mr. Grant Gergman, Chairman of Agricultural Committee and Ann Hemingway, Vice-President of the Federal New Democratic Party. *From the Consumers' Association of Canada (Alberta):* Mr. Eric Jarvis, Member of the Board of Directors, Agricultural Committee. *From the Alberta Wheat Pool Sub-Committee 603:* Mr. Orest Farion, Farmer, Vegreville; Mr. Harley Fried, Farmer, Vegreville and Mr. Greg Farion, Farmer, Vegreville. *From the Alberta Federation of Labour:* Mr. Dave Werlin, President; Mr. Don Aitken, General Services Director and Mr. H. Kastiuk, Secretary Treasurer. *From the Spirit River School Division 47:* Ann Hemingway, Trustee. Mr. Lee Stevenson, Farmer, Debolt, Alberta and Donna Macklin, Farmer, Grand Prairie, Alberta.

The Committee resumed consideration of Bill C-155, an Act to facilitate the transportation, shipping and handling of western grain and to amend certain Acts in consequence thereof.

The Committee resumed consideration of Clause 2.

Mr. Macpherson from the Alberta Wheat Pool made a statement and, with the witness, answered questions.

Mr. John Oberg, Regional Co-ordinator of the National Farmers Union, Region 7, Alberta, and the other witnesses of the Union made statements and answered questions.

PROCÈS-VERBAL

LE MERCREDI 3 AOÛT 1983
(157)

[Traduction]

Le Comité permanent des transports se réunit aujourd'hui à 9h02, à Edmonton, sous la présidence de M. Dionne (*Northumberland—Miramichi*) (président).

Membres du Comité présents: MM. Benjamin, Bockstael, Dionne (*Northumberland—Miramichi*), Ferguson, Flis, Mayer, Mazankowski, Neil et Ostiguy.

Substituts présents: M. Althouse, M^{me} Côté, MM. Hargrave, Loiselle, Malone, Schellenberger, Tardif et Tessier.

Autres députés présents: MM. Kilgour, Lambert (*Edmonton-Ouest*), Shields, Thacker, Towers et Yurko.

Aussi présents: M. Keith Thompson, conseiller principal, Commission canadienne des transports, et M. John Christopher, chercheur, Bibliothèque du Parlement.

Témoins: De l'«Alberta Wheat Pool»: M. A.J. Macpherson, président, et M. H. Patching, premier vice-président. *Du Syndicat national des cultivateurs, Région 7, Alberta:* M. John Oberg, coordonnateur régional; M. Harley Fried, agriculteur, Vegreville; M. Don Ronahgen, agriculteur, Holden; M. Dennis Oberg, agriculteur, Forestburg; M. Rudy A. Kiist, agriculteur, Vegreville; M. Irwin Bablitz, agriculteur, Bruce; Beth Timanson, agricultrice, Vegreville; M. Peter Doll, agriculteur, Fairview; Alice Hickson, agricultrice, Debolt; M. Norman Dyck, agriculteur, Debolt; M. Greg Farion, agriculteur, Vegreville; M. Ken Farion, agriculteur, Vegreville, et Jo-Anne Fried, Vegreville. *Du Nouveau Parti démocratique—Opposition officielle:* M. Ray Martin, député provincial; M. Grant Bergman, président du Comité de l'agriculture, et Ann Hemingway, vice-présidente du Nouveau Parti démocratique fédéral. *De l'Association des consommateurs du Canada (Alberta):* M. Eric Jarvis, membre du conseil d'administration, Comité de l'agriculture. *Du Sous-comité 603 de l'«Alberta Wheat Pool»:* M. Orest Farion, agriculteur, Vegreville; M. Harley Fried, agriculteur, Vegreville; et M. Greg Farion, agriculteur, Vegreville. *De la Fédération du travail de l'Alberta:* M. Dave Werlin, président; M. Don Aitken, directeur des services généraux; et M. H. Kastiuk, secrétaire-trésorier. *De l'école de Spirit River, Division 47:* Ann Hemingway, membre du conseil; M. Lee Stevenson, agriculteur, Debolt (Alberta) et Donna Macklin, agricultrice, Grande-Prairie (Alberta).

Le Comité reprend l'étude du projet de loi C-155, Loi visant à faciliter le transport, l'expédition et la manutention du grain de l'Ouest et modifiant certaines lois en conséquence.

Le Comité reprend l'étude de l'article 2.

M. Macpherson, de l'«Alberta Wheat Pool», fait une déclaration puis, avec l'autre témoin, répond aux questions.

M. John Oberg, coordonnateur régional du Syndicat national des cultivateurs, Région 7 (Alberta), et les autres témoins du Syndicat font des déclarations et répondent aux questions.

Messrs. Martin, Bergman and Ann Hemingway from the New Democratic Party—Official Opposition made statements and answered questions.

Mr. Jarvis from the Consumers' Association of Canada (Alberta) made a statement and answered questions.

On motion of Mr. Neil, it was agreed,—That while the Committee is studying Bill C-155, the printing of the Minutes of Proceedings and Evidence of the Committee be increased to 3,000 copies instead of 1,000 copies and that an additional 2,000 copies of the past Minutes of Proceedings and Evidence relating to this Bill be printed.

It was agreed,—That the following be printed as appendices to this day's Minutes of Proceedings and Evidence:

1. Brief submitted by the Alberta Wheat Pool, Manitoba Pool Elevators and the Saskatchewan Wheat Pool. (See Appendix "TRPT-71")
2. Brief submitted by the National Farmers Union. (See Appendix "TRPT-72")
3. Brief submitted by the New Democratic Party—Official Opposition, Alberta. (Appendix "TRPT-73")
4. Brief submitted by the Consumers' Association of Canada (Alberta) (See Appendix "TRPT-74")

Mr. Orest Farion from the Alberta Pool Sub-committee 603 made a statement and, with the witnesses, answered questions.

Messrs. Werlin and Aitken from the Alberta Federation of Labour made statements and, with the witness, answered questions.

It was agreed,—That the brief submitted by the Alberta Federation of Labour be printed as an appendix to this day's Minutes of Proceedings and Evidence. (See Appendix "TRPT-75")

Ann Hemingway from the Spirit River School Division 47 made a statement and answered questions.

Mr. Stevenson and Donna Macklin made statements and answered questions.

At 5:45 o'clock p.m., the Committee adjourned until 7:30 o'clock p.m. this day.

EVENING SITTING (158)

The Standing Committee on Transport met, in Edmonton, at 7:34 o'clock p.m. this day, the Chairman, Mr. Dionne (Northumberland—Miramichi) presiding.

Members of the Committee present: Messrs. Benjamin, Bockstael, Dionne (Northumberland—Miramichi), Ferguson, Flis, Mayer, Mazankowski, Neil and Ostiguy.

Alternates present: Mr. Althouse, Mrs. Côté, Messrs. Hargrave, Loiselle, Malone, Schellenberger, Tardif and Tessier.

Other Members present: Messrs. Kilgour, Shields, Thacker and Towers.

MM. Martin et Bergman et M^{me} Ann Hemingway, du Nouveau Parti démocratique—Opposition officielle, font des déclarations et répondent aux questions.

M. Jarvis, de l'Association des consommateurs du Canada (Alberta), fait une déclaration et répond aux questions.

Sur motion de M. Neil, il est convenu,—Que, pendant que le Comité étudie le projet de loi C-155, on augmente de 1,000 à 3,000 le nombre d'exemplaires des procès-verbaux et témoignages du Comité et que l'on imprime également 2,000 exemplaires supplémentaires des procès-verbaux et témoignages antérieurs de ce Comité.

Il est convenu,—Que les documents suivants soient publiés en appendice aux procès-verbal et témoignages de ce jour:

1. Mémoire de l'«*Alberta Wheat Pool*», «*Manitoba Pool Elevators*» et «*Saskatchewan Wheat Pool*». (Voir Appendice «TRPT-71»)
2. Mémoire du Syndicat national des cultivateurs. (Voir Appendice «TRPT-72»)
3. Mémoire du Nouveau Parti démocratique—Opposition officielle (Alberta). (Voir Appendice «TRPT-73»)
4. Mémoire de l'Association des consommateurs du Canada (Alberta). (Voir Appendice «TRPT-74»)

M. Orest Farion, du Sous-comité 603 de l'«*Alberta Pool*», fait une déclaration puis, avec les autres témoins, répond aux questions.

MM. Werlin et Aitken, de la Fédération du travail de l'Alberta, font des déclarations puis, avec l'autre témoin, répondent aux questions.

Il est convenu,—Que le mémoire de la Fédération du travail de l'Alberta soit publié en appendice aux procès-verbal et témoignages de ce jour. (Voir Appendice «TRPT-75»)

Ann Hemingway, de l'école de Spirit River, Division 47, fait une déclaration et répond aux questions.

M. Stevenson et Donna Macklin font des déclarations et répondent aux questions.

A 17h45, le Comité suspend ses travaux jusqu'à 19h30 ce même jour.

SÉANCE DU SOIR (158)

Le Comité permanent des transports se réunit aujourd'hui à 19h34, à Edmonton, sous la présidence de M. Dionne (Northumberland—Miramichi) (président).

Membres du Comité présents: MM. Benjamin, Bockstael, Dionne (Northumberland—Miramichi), Ferguson, Flis, Mayer, Mazankowski, Neil et Ostiguy.

Substituts présents: M. Althouse, M^{me} Côté, MM. Hargrave, Loiselle, Malone, Schellenberger, Tardif et Tessier.

Autres députés présents: MM. Kilgour, Shields, Thacker et Towers.

In attendance: Mr. Keith Thompson, Senior Counsel, Canadian Transport Commission and Mr. John Christopher, Research Officer, Library of Parliament.

Witnesses: From the Olds & District Chamber of Commerce: Mr. Harvey Gamble, President; Mr. Garnet Hammer, Chairman Agricultural Section; Mr. Frank Duffin, Second Vice-President and Mrs. Rita Thompson, Board of Directors. *Individuals:* Mrs. Karen Chase, Calgary, Alta. Mr. George Dannychuk, Maindstone, Sask.-Somino. Mr. Arthur W. Macklin, Grand Prairie, Alta. Mr. Bruce Walker, Gleicwen, Alta. Mr. Frank Stevenson, Debolt, Alta. Mr. Jim Miller, Rockyford, Alta.

The Committee resumed consideration of Bill C-155, An Act to facilitate the transportation and handling of western grain and to amend certain Acts in consequence thereof.

The Committee resumed consideration of Clause 2.

Mr. Gamble from the Olds & District Chamber of Commerce made a statement and with the witnesses, answered questions.

Mrs. Chase and Messrs. Dannychuk, Macklin, Walker, Stevenson and Miller made statements and answered questions.

At 10:50 o'clock p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

Aussi présents: M. Keith Thompson, conseiller principal, Commission canadienne des transports, et M. John Christopher, chercheur, Bibliothèque du Parlement.

Témoins: De la Chambre de commerce de Olds et des environs: M. Harvey Gamble, président; M. Garnet Hammer, président de la section de l'agriculture; M. Frank Duffin, deuxième vice-président; et M^{me} Rita Thompson, membre du conseil d'administration. *Particuliers:* M^{me} Karen Chase, Calgary (Alberta); M. George Dannychuk, Maidstone, Sask.—Somino; M. Arthur W. Macklin, Grande-Prairie (Alberta); M. Bruce Walker, Gleicwen (Alberta); M. Frank Stevenson, Debolt (Alberta); M. Jim Miller, Rockyford (Alberta).

Le Comité reprend l'étude du projet de loi C-155, Loi visant à faciliter le transport, l'expédition et la manutention du grain de l'Ouest et modifiant certaines lois en conséquence.

Le Comité reprend l'étude de l'article 2.

M. Gamble, de la Chambre de commerce de Olds et des environs, fait une déclaration puis, avec les autres témoins, répond aux questions.

M^{me} Chase et MM. Dannychuk, Macklin, Walker, Stevenson et Miller font des déclarations et répondent aux questions.

A 22h50, le Comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation du président.

Le greffier du Comité

Santosh Sirpaul

Clerk of the Committee

EVIDENCE

(Recorded by Electronic Apparatus)

[Texte]

Wednesday, August 3, 1983

• 0900

The Chairman: Order, please.

This morning we are resuming consideration of Bill C-155, An Act to facilitate the transportation, shipping and handling of western grain and to amend certain Acts in consequence thereof. We are on Clause 2.

It is my pleasure this morning to welcome the Alberta Wheat Pool and the Alberta Wheat Pool Subcommittee 603 to the first part of the morning session. I wonder if the witnesses for both groups are at the table. Are you appearing together, Mr. Macpherson?

Mr. A. J. Macpherson (President, Alberta Wheat Pool): I can only speak for the Alberta Wheat Pool, Mr. Chairman, and our group is here. I do not have any information about the committee.

The Chairman: Is the committee here? Okay. We will proceed with the Alberta Wheat Pool.

The Alberta Wheat Pool is represented this morning by Mr. Macpherson, President of the Wheat Pool. I would ask Mr. Macpherson to introduce his colleagues and to make his opening statement, please. Welcome, Mr. Macpherson.

Mr. Macpherson: Thank you, Mr. Chairman.

I would introduce the people with me, if I might. On my immediate right is Mr. Harry Patching, who is the First Vice-President of the Alberta Wheat Pool. Next to Mr. Patching is Mr. Bruno Friesen, who is the Manager of Member Services. Next to Mr. Friesen is Mr. Larkins, who is in charge of our transportation planning area. And on my left is Mr. Allan Beattie, who is Director of Public Relations.

I am pleased, Mr. Chairman, on behalf of the Alberta Wheat Pool, to have this opportunity to speak in an informal way to the standing committee on this very important matter of Bill C-155. Alberta Wheat Pool is a voluntary membership organization which includes some 45,000 active member farmers who, although primarily grain producers, also include many livestock producers. Alberta Wheat Pool owns and operates both a country elevator and a terminal system, a canola crushing plant and, jointly with other co-operatives, a grain exporting agency as well as fertilizer manufacturing. Its policies on grain transportation have been developed over the last 10 years. This organization is heavily dependent on a transportation system that is dependable and has the capacity to move the increasing amounts of grain produced in the Prairies.

Alberta Pool has been actively pursuing a policy of modernization and change. Elevator consolidation has been ongoing for a number of years. For example, over the last 10 years we have

TÉMOIGNAGES

(Enregistrement électronique)

[Traduction]

Le mercredi 3 août 1983

Le président: À l'ordre, s'il vous plaît.

Ce matin, nous reprenons l'étude du bill C-155, Loi visant à faciliter le transport, l'expédition et la manutention du grain de l'Ouest et modifiant certaines lois en conséquence. Nous en sommes à l'article 2.

Ce matin, je suis heureux d'accueillir les représentants de l'Alberta Wheat Pool et du Sous-comité 603 de l'Alberta Wheat Pool, qui déposeront pendant la première partie de notre séance de ce matin. Les représentants des deux groupes sont-ils assis à la table? Voulez-vous comparaître ensemble, monsieur Macpherson?

M. A.J. Macpherson (président de l'Alberta Wheat Pool): Je ne suis que le porte-parole de l'Alberta Wheat Pool, monsieur le président, et notre délégation est ici. Je ne sais pas ce qu'il en est du comité en question.

Le président: Les représentants du comité sont-ils ici? Bien. Nous allons commencer avec l'Alberta Wheat Pool.

Cet organisme est représenté ce matin par M. Macpherson, président de l'Alberta Wheat Pool, à qui je vais demander de présenter ses collaborateurs avant de faire sa déclaration préliminaire. Monsieur Macpherson, vous avez la parole.

M. Macpherson: Merci, monsieur le président.

Permettez-moi de vous présenter ceux qui m'accompagnent. À ma droite, se trouve M. Harry Patching, premier vice-président de l'Alberta Wheat Pool. À sa droite se trouve M. Bruno Friesen, directeur des services aux membres. Vous avez ensuite M. Larkins, qui est responsable de la planification de notre système de transport et, à ma gauche, Allen Beattie, directeur des relations publiques.

Je suis heureux, monsieur le président, de déposer au nom de l'Alberta Wheat Pool et d'avoir ainsi l'occasion de m'adresser directement au Comité permanent au sujet de cette question très importante qu'est le Bill C-155. L'Alberta Wheat Pool est un organisme à affiliation facultative, qui regroupe environ 45,000 agriculteurs en activité dont la majorité sont des producteurs céréaliers, mais dont un grand nombre sont aussi des éleveurs. L'Alberta Wheat Pool possède et exploite un système d'élevateurs locaux et de terminaux, une usine de broyage du canola et, en association avec d'autres coopératives, un organisme d'exportation des céréales et une usine de fabrication d'engrais. Ses politiques en matière de transport des céréales ont été arrêtées au cours des 10 dernières années. Notre organisme dépend beaucoup d'un système de transport efficace et rapide, et a la capacité d'acheminer des quantités de plus en plus importantes de céréales produites dans les Prairies.

L'Alberta Wheat Pool s'est activement engagée dans un processus de modernisation, et le regroupement des éleveurs se poursuit depuis un certain nombre d'années. Ainsi, depuis

[Texte]

closed approximately one third of our country elevators. We have experimented with new designs and have built the so-called "concrete slope bin elevator." We have installed computers throughout our entire elevator system. We have built large car spots to accommodate more rail cars. We were responsible for getting the Prince Rupert terminal started. We have encouraged and become involved in diversification through our bean plant, our canola crushing plant and our active research program to develop new and better varieties.

Bill C-155, the subject of the committee's visit, is not a finished production. The agricultural industry, the railways, and no doubt Parliament, recognize the bill in its present form to be preliminary in nature. It is sort of a best fit, suitable for agreement in principle but needing several amendments before being put into operation.

These amendments should not await a review of the new policy after the 1985-1986 year, but should be made prior to third reading.

I wish to make brief mention of the technical submission filed in Ottawa by the three prairie wheat pools.

The Chairman: Excuse me, Mr. Macpherson.

Mr. Macpherson: Yes.

The Chairman: There have been some flashes going here. I simply want to remind people that it is not permitted to take pictures when the committee is in session—before the beginning of committee or after the termination, but not during.

Sorry, sir.

Mr. Macpherson: That is fine.

I wish to make brief mention of the technical submission filed in Ottawa by the three prairie wheat pools. There is no intention to review the contents of that brief here or to reiterate the 24 pages of important recommendations. It is perhaps sufficient to remind the standing committee that the submission contains 14 sections, of which the first two sections talk about the relative shares of grain transportation costs the farmer may be asked to bear and the circumstances under which constraints on freight rates are provided. It is in this section that provision could be made for relating costs of moving grain to the value of the commodity. It also suggests important changes and deletions in Section 54 of the bill.

Section C has a specific significance for the members of Alberta Wheat Pool because it deals with the liability of shippers for cost increases. I will say something about this subject presently.

[Traduction]

10 ans, nous avons fermé environ le tiers de nos élévateurs locaux. Nous avons expérimenté de nouveaux types d'élévateurs et avons notamment mis au point un nouveau système avec une descente en ciment. Tout notre système d'élévateurs est équipé d'ordinateurs, et nous avons aménagé de grands parcs de stationnement pour accueillir un plus grand nombre de wagons de chemin de fer. C'est grâce à nous que la construction du terminal de Prince Rupert a commencé. Nous avons encouragé et favorisé la diversification de notre usine de haricots et de notre usine de broyage du canola, et nous avons renforcé notre programme de recherche destiné à mettre au point de nouvelles variétés mieux adaptées.

Le Bill C-155, qui est à l'origine de la visite du Comité, n'est pas une version définitive. L'industrie agricole, les chemins de fer et les députés sans aucun doute savent que le libellé actuel du projet de loi n'est que préliminaire. Il constitue, en quelque sorte, un accord de principe, mais il lui faudra plusieurs amendements avant de pouvoir entrer en vigueur.

Ces amendements ne peuvent pas attendre la révision qui aura lieu en 1985-1986, et doivent donc être apportés à l'étape de la troisième lecture.

Permettez-moi de vous dire quelques mots sur le mémoire technique que vous ont présenté, à Ottawa, les trois groupes du blé des Prairies.

Le président: Excusez-moi, monsieur Macpherson.

M. Macpherson: Je vous en prie.

Le président: Je viens de voir quelques flashes et j'aimerais simplement vous rappeler qu'il est interdit de prendre des photos lorsque le Comité siège; vous pouvez par contre le faire avant ou après la séance.

Excusez-moi, monsieur.

M. Macpherson: Je vous en prie.

J'aimerais donc dire quelques mots du mémoire technique que vous ont présenté, à Ottawa, les trois groupes du blé des Prairies. Je n'ai pas l'intention de passer en revue tous les éléments de ce mémoire ou de vous réitérer les 24 pages de recommandations importantes qu'ils vous ont faites. J'aimerais cependant vous rappeler que ce mémoire contient 14 chapitres, dont les deux premiers portent sur les parts relatives des coûts de transport des céréales que les agriculteurs seront peut-être invités à assumer, ainsi que les circonstances dans lesquelles des contraintes seront imposées en matière de tarifs de transport des marchandises. C'est à ce chapitre qu'on pourrait envisager de relier les coûts de transport des céréales à la valeur du produit transporté. Ce mémoire vous propose également d'apporter des modifications importantes à l'article 54 du projet de loi, et d'en supprimer notamment certaines dispositions.

Le chapitre C présente un intérêt particulier pour les membres de l'Alberta Wheat Pool étant donné qu'il porte sur la responsabilité des expéditeurs en matière d'augmentations de coûts. J'y reviendrai tout à l'heure.

[Text]

• 0910

Sections G and H refer—and I must apologize; an error crept in at this point. We refer to two committees. We really refer to the committee and to the administrator responsible for administering the policy provided for in Bill C-155.

Section J is concerned with eligible costs that the railway companies are permitted to file in preparing their request for freight rates, and Section K deals with tariffs and conditions of carriage.

The grain user's disadvantage has been recognized by Alberta Wheat Pool throughout the process of negotiation. It is our contention that a procedure must be devised that can permit both the grain export industry and the livestock feeding industry in western Canada to thrive and expand. Perhaps this task cannot be undertaken through the grain transportation act. The standing committee should retain for western Canadians the opportunity to develop such policy. Alberta Wheat Pool's policy favours paying the government subsidy on grain transportation directly to railways.

The ultimate aim should be for equitable regional treatment and for an act providing sufficient stability of government participation to permit far-sighted planning by agricultural producers and transporters.

Alberta Wheat Pool is very conscious of the fact that the Minister of Transport has graciously agreed to consider several proposed amendments. Recognizing that consideration of an idea and inclusion of it in a bill are different, Alberta Wheat Pool asks the standing committee to recommend to the minister the inclusion of a clause that relates the upper limit of the maximum payment for rail transportation of grain to export to the market value of that grain. Our specific resolution passed by a meeting of our delegates recently asks that the safety net be based on the farm gate average weighted basket price, not to exceed 5%.

Modification of Clause 54 to provide for sharing of rate of all cost increases between government and shipper for the years 1983-1984 to 1986-1987 and removal of the 31.5 million tonne volume limit on which federal subsidy can be paid is strongly recommended. The bill should be modified accordingly, and the basis of calculation for railway costs permitted to influence freight rates for grain should be reviewed and modified in accordance with the recommendation in the combined pools' brief.

Finally, a basic problem in Bill C-155 focuses on the need to retain a mutual freedom for producers who wish to continue owning and operating their own grain system versus the desire to integrate features in the bill aimed at transportation efficiency. As the bill is now written, the scales are weighted on the side of railway needs and desires. Insufficient attention

[Translation]

Les chapitres G et H portent sur... Veuillez m'excuser, mais une erreur s'est glissée. Nous parlons de deux comités, mais il s'agit en fait du comité et de l'administrateur responsable de l'application de la politique énoncée dans le Bill C-155.

Le chapitre J porte sur les coûts admissibles que les sociétés de chemins de fer pourront prendre en compte lorsqu'elles soumettront une demande d'augmentation des tarifs de transport; le chapitre K porte sur les tarifs et les conditions de transport.

Depuis le début des négociations, l'*Alberta Wheat Pool* estime que les utilisateurs de céréales se trouvent dans une situation défavorisée. Nous estimons donc nécessaire de mettre au point une procédure permettant aux exportateurs de céréales et aux fabricants de grains de provende de l'Ouest du Canada de prospérer et de se développer. C'est peut-être un objectif qu'on ne peut pas atteindre dans le cadre de la Loi sur le transport du grain, mais votre Comité devrait saisir l'occasion qui se présente aux Canadiens de l'Ouest pour élaborer une telle politique. L'*Alberta Wheat Pool* approuve le principe selon lequel la subvention du gouvernement en matière de transport du grain est versée directement aux sociétés de chemins de fer.

L'objectif ultime doit être d'accorder un traitement équitable à toutes les régions et d'adopter une loi garantissant une participation gouvernementale stable et suffisante pour permettre aux agriculteurs et aux transporteurs de planifier à long terme.

L'*Alberta Wheat Pool* sait très bien que le ministre des Transports a aimablement accepté d'étudier plusieurs projets d'amendements. Certes, cela ne veut pas dire que ces amendements seront adoptés, et c'est pour cela que l'*Alberta Wheat Pool* demande à votre Comité de recommander au ministre d'inclure dans le bill un article établissant une relation entre le plafond de la subvention versée pour le transport, par voie ferrée, des céréales destinées à l'exportation, et la valeur commerciale de ces céréales. Selon une résolution adoptée récemment lors d'une assemblée de nos délégués, la clause de sauvegarde devrait être calculée à partir du prix moyen pondéré à la ferme, et ne devrait pas dépasser 5 p. 100.

Nous recommandons fermement la modification de l'article 54, afin d'assurer le partage de toutes les augmentations de coûts entre le gouvernement et les expéditeurs, de 1983-1984 à 1986-1987, et afin de supprimer la limite quantitative fixée à 31.5 millions de tonnes pour le versement de la subvention fédérale. Le bill devrait donc être modifié en conséquence, et la méthode de calcul des coûts assumés par les sociétés de chemins de fer, qui influenceront sur les tarifs de transport des céréales, devrait être révisée et modifiée conformément à la recommandation du mémoire conjoint des groupes du blé.

Finalement, le problème essentiel que pose le Bill C-155 vient de la nécessité de préserver une certaine liberté aux producteurs qui veulent continuer à posséder et à exploiter leur propre système de transport des céréales, plutôt que de se joindre obligatoirement au nouveau système de transport efficace que préconise le projet de loi. Selon le libellé actuel du

[Texte]

has been given to the welfare, rights, and privileges of grain growers in those clauses of the bill dealing with variable rates, performance objectives, and administration. Again our error crept in here of two main committees. Administration of the committee and of the administrator section is what really was intended.

Mr. Chairman, these are the opening comments that I have. I hope that our discussion may be useful to the committee.

The Chairman: Thank you very much, Mr. Macpherson.

We will go immediately to questioning, starting with Mr. Mazankowski.

Mr. Mazankowski: Thank you, Mr. Chairman.

May I take this opportunity to welcome the representatives of the Alberta Wheat Pool.

Mr. Chairman, to Mr. Macpherson, I note that in the submission that has been prepared by the Alberta Wheat Pool, the Manitoba Pool Elevators and the Saskatchewan Wheat Pool really no mention is made of the problems of the livestock industry or the problems relating to further processing and diversification in western Canada. Granted, you have mentioned it in passing in your oral presentation this morning, but in terms of the context of the bill the three pools have essentially ignored that problem.

Could I ask you, sir, whether you consider the Crow's Nest Pass Agreement and subsequently the statutory freight rate regime essentially as a transportation policy, or do you view it as an agricultural development policy issue?

The Chairman: Mr. Macpherson.

Mr. Macpherson: I view it essentially as a transportation policy.

Mr. Mazankowski: You are representing 45,000 farmers who are grain producers, livestock producers. Is it not incumbent upon you to reflect the views of the total agricultural industry in terms of dealing with an issue as important as this? I think it was assumed in the original founding of the Crow's Nest Pass Agreement that it was really seen as an agricultural development policy. Are you saying that from your standpoint it is an issue that largely relates to and affects the grain producers only and not the total agricultural industry in its broadest context?

Mr. Macpherson: I see it basically as that, although certainly there is no doubt in my mind that the present rate as we know it today and have known it for many years does and can at times have a very direct influence on the livestock industry.

Mr. Mazankowski: In an August 6 statement issued by the Alberta Wheat Pool, in evaluating the principles relating to this issue one of the conditions that you put forth was:

[Traduction]

bill, la balance penche en faveur des besoins et des aspirations des sociétés de chemins de fer. Par contre, on ne prête pas suffisamment attention au bien-être, aux droits et aux privilèges des producteurs céréaliers dans les articles du bill portant sur les taux variables, les objectifs de rendement et l'administration. Une erreur s'est encore glissée ici au sujet de deux comités principaux. Il s'agit plutôt du comité et de l'administrateur responsable de la loi.

Monsieur le président, voilà ce que j'avais à dire pour commencer. J'espère que notre discussion sera de quelque utilité pour les membres de votre Comité.

Le président: Merci, monsieur Macpherson.

Nous allons passer immédiatement aux questions, et je vais donner la parole à M. Mazankowski.

M. Mazankowski: Merci, monsieur le président.

Permettez-moi de souhaiter la bienvenue aux représentants de l'*Alberta Wheat Pool*.

Monsieur le président, je constate que dans le mémoire qui nous a été soumis par l'*Alberta Wheat Pool*, le *Manitoba Pool Elevators* et le *Saskatchewan Wheat Pool*, il n'est nullement question des problèmes qui se posent aux éleveurs ou à l'industrie de la transformation dans l'Ouest du Canada. Certes, vous en avez parlé brièvement ce matin, mais dans le contexte du projet de loi, les trois groupes du blé ont pratiquement ignoré ce problème.

J'aimerais donc vous demander, monsieur, si vous estimez que l'entente du Nid-de-Corbeau et les tarifs statutaires qui ont été adoptés par la suite pour le transport des marchandises, constituent essentiellement une politique de transport, ou bien si vous estimez qu'ils relèvent plutôt d'une politique de développement agricole?

Le président: Monsieur Macpherson.

M. Macpherson: À mon avis, cela constitue essentiellement un problème de transport.

M. Mazankowski: Vous représentez 45,000 agriculteurs qui sont pour la plupart des producteurs céréaliers et des éleveurs. N'est-il pas de votre devoir d'être le porte-parole de l'ensemble de l'industrie agricole pour une question aussi importante que celle-ci? Lors de la signature de l'Entente du Nid-de-Corbeau, je pense qu'on la considérait surtout comme une politique de développement agricole. Voulez-vous dire que, à votre avis, ce problème concerne essentiellement, voire exclusivement, les producteurs céréaliers, et non pas l'ensemble de l'industrie agricole?

M. Macpherson: Oui, c'est cela, même si je suis convaincu que les taux que nous connaissons depuis quelque temps influent parfois directement sur l'industrie de l'élevage.

M. Mazankowski: Dans un communiqué publié le 6 août par l'*Alberta Wheat Pool* au sujet des différents principes relatifs à ce problème, vous réclamiez notamment:

[Text]

The system must address the degree of discrimination against prairie-based users of feed grains caused by lower than full cost grain freight rates.

When did you shift from that policy? You now say that the issue should be addressed in some other form.

Mr. Macpherson: Well, Mr. Chairman, I do not believe that we have shifted. I do not believe that in making that statement we were necessarily saying that the act itself had to deal with that subject. What we are saying is that a method of dealing with the problem needs to be developed whether it is within the act or in some other place.

Mr. Mazankowski: With respect, Mr. Macpherson, you were responding to the release of the Gilson report, and it was speaking not only on behalf of your own pool but your sister pools as well. I sense that you have dropped that as an important component in resolving this issue.

Could I go on to another question, Mr. Chairman? Perhaps this may help me in getting a better focus on what is taking place. In the pools' submission—and I suspect that this is really what we are dealing with, the large one—it is pointed out that you represent some 134,000 members plus. Yet at the same time we have before us and will be considering in the next day or so a presentation from the United Grain Growers, which represents some 96,000 members plus, ostensibly attempting to represent producer interests and indeed the organization. We find a lot of different views and opinions within the two organizations. Perhaps you could explain to the committee why there is such a divergence of opinion between the two organizations, which are supposed to reflect and represent the producers' interests and, indeed, their organization.

For example, the pools favour the concept of payment of the subsidy to the railroads; the United Grain Growers favours a payment to the producers or a freedom of choice option. With respect to variable rates, the pools are adamantly opposed to any semblance of variable rates; the United Grain Growers is in favour. We see that the pools in their brief have really ignored the livestock hurt and the potential for increasing the value-added and processing and diversification; the UGG, on the other hand, stresses that it is vital and very fundamental to address this issue if we are going to serve the broad and long-term interests of agriculture.

• 0920

With respect to the review, I notice that your brief says that you believe that the review may be unnecessary in terms of reviewing all aspects of Bill C-155. The United Grain Growers say that the review process is very vital. I might say that other farm organizations that have appeared before us say that because the whole thing is so complex and controversial, the review process is very vital. Can you explain to this committee

[Translation]

Le système doit tenir compte du fait que les utilisateurs de grains de provende établis dans les Prairies ont été lésés par des tarifs de transport du grain inférieurs à ce qu'ils auraient dû être.

Depuis, vous semblez avoir changé d'idée. Quand, exactement? En effet, vous prétendez maintenant que la question devrait être examinée autrement.

M. Macpherson: Monsieur le président, je ne pense pas que nous ayons changé d'idée. En faisant ce genre de déclaration, nous ne voulons pas dire nécessairement que la Loi doit traiter de cette question. Nous disons plutôt qu'il faut trouver une méthode pour résoudre ce problème, que ce soit dans le cadre de la loi ou dans une autre tribune.

M. Mazankowski: Je suis désolé, monsieur Macpherson, mais vous répondiez alors au rapport Gilson qui venait d'être publié, et vous étiez le porte-parole non seulement de votre propre groupe du blé, mais aussi de vos homologues. J'ai l'impression que vous avez renoncé à ce principe important.

Permettez-moi de passer à un autre sujet, monsieur le président. Cela m'aidera peut-être à mieux comprendre ce qui se passe. Dans le mémoire des groupes du blé, et je veux parler du principal mémoire, on dit que vous représentez un peu plus de 134,000 membres. Bientôt, nous allons entendre la *United Grain Growers Association* qui représente un peu plus de 96,000 membres et qui va certainement s'efforcer de défendre les intérêts des producteurs. Nous constatons que les opinions de ces deux organismes sont très divergentes et j'aimerais donc que vous nous expliquiez pourquoi deux organismes qui sont censés défendre les intérêts du producteur ont des opinions aussi divergentes.

Par exemple, les groupes du blé approuvent le principe du versement de la subvention aux sociétés de chemins de fer; la *United Grain Growers* demande que cette subvention soit versée aux producteurs, ou que ces derniers aient la liberté de choix en ce qui concerne l'utilisation de cette subvention. En ce qui concerne les taux variables, les groupes du blé sont absolument opposés à toute idée de ce genre, par contre la *United Grain Growers* l'approuve. Dans leur mémoire, les groupes du blé ignorent pratiquement les problèmes des éleveurs et les perspectives qui pourraient se présenter pour les transformateurs et au niveau de la diversification de l'industrie; l'UGG, par contre, affirme qu'il est impératif d'examiner cette question si nous voulons vraiment servir les intérêts généraux et à long terme du secteur agricole.

En ce qui concerne la révision, vous dites, dans votre mémoire, qu'il sera peut-être inutile de réviser tous les aspects du Bill C-155. Par contre, la *United Grain Growers* estime que ce processus de révision est absolument indispensable. D'ailleurs, d'autres organismes agricoles qui ont comparu devant nous nous ont dit la même chose, étant donné la nature très complexe et très controversée de toute cette question. Pourriez-vous donc nous expliquer pourquoi vos opinions sont si

[Texte]

why there is such a divergence of views from the two organizations that ostensibly represent the same interests?

The Chairman: Mr. Macpherson.

Mr. Macpherson: Mr. Chairman, Mr. Mazankowski, I do not think I can explain in any detail why there is such a divergence. I can only say that the Alberta Wheat Pool's position has been arrived at by the people who have been elected by the members in various areas of the province to represent them.

I might comment about your point about the review. I think what the three pools are saying about the review is that surely we do not need to review those things that clearly are working well. But we do not, I think, suggest that there be no review at all. We suggest that there should be a review of the sorts of things that need to be reviewed.

Mr. Mazankowski: Mr. Macpherson, with respect, you are not answering my question. I used three or four examples of where you and the UGG differ very fundamentally, and you have picked out the review issue and tried to debate it. That still does not answer the question.

I am interested as a member, and I am sure my Quebec friends along the way are bewildered by the different points of view that are expressed by various farm organizations. I think you could be most helpful to the committee if you could get to the bottom of it. For example, if the UGG, which represents close to 100,000 members, are so vitally concerned about the livestock industry and the processing industry and the diversification of agriculture in western Canada, and you people totally ignore it, I think it behooves us to try to get to the bottom of the difference that emanates from the two organizations.

The Chairman: Mr. Macpherson.

Mr. Mazankowski: They are both farmer owned, and supposedly acting on behalf of the best interests of agriculture and the individual producers.

Mr. Macpherson: Mr. Chairman, on the question of the livestock industry, I would beg to differ that the three pools have totally ignored that subject.

Mr. Mazankowski: I am talking about the brief, Mr. Macpherson.

Mr. Macpherson: The brief admittedly does not refer to that particular subject.

Mr. Mazankowski: That is right.

Mr. Macpherson: The brief deals with things that are in the bill as it is written at the present time.

You will recall, of course, that during the year and a half or so of process that led up to this time, the pools attempted to put forward a policy that was designed to try to offset the hurt or disadvantage—or whatever word it is that we would like to use—to the livestock industry. We submitted that, and it was

[Traduction]

différentes de celles de l'UGG, alors que vous défendez tous les deux les mêmes intérêts?

Le président: Monsieur Macpherson.

M. Macpherson: Monsieur le président, monsieur Mazankowski, je ne pense pas pouvoir vous expliquer dans les détails toutes ces divergences. Je peux simplement vous dire que l'*Alberta Wheat Pool* a arrêté sa position à la suite d'un consensus obtenu auprès de ceux qui ont été élus par les membres des différentes régions de la province que nous représentons.

Permettez-moi de vous dire quelques mots au sujet de ce processus de révision. À mon avis, ce que les trois groupes du blé veulent dire, c'est qu'il ne sera certainement pas nécessaire de réviser ce qui, manifestement, fonctionne bien. Toutefois, je ne pense pas que nous ayons jamais dit que cette révision était inutile. Pas du tout. Nous disons simplement qu'il faut circonscrire cette révision aux aspects qui auront besoin d'être révisés.

M. Mazankowski: Monsieur Macpherson, je suis désolé, mais vous n'avez pas répondu à ma question. Je vous ai donné trois ou quatre exemples où votre organisation et l'UGG étaient en profond désaccord; or, dans votre réponse, vous avez choisi la question de la révision pour en faire un sujet de discussion. Cela ne répond pas du tout à ma question.

Cela m'intéresse en tant que député, et je suis sûr que mes collègues québécois sont aussi très étonnés par ces divergences d'opinions entre plusieurs organismes d'agriculteurs. Il nous serait très utile d'avoir des explications précises à ce sujet. Par exemple, si l'UGG, qui représente près de 100,000 membres, se préoccupe beaucoup de l'avenir des éleveurs et de l'industrie de la transformation, ainsi que de la diversification de l'agriculture dans l'Ouest du Canada, alors que vous, vous n'en parlez pratiquement pas, je pense que nous devons absolument, nous, les membres de ce Comité, essayer de comprendre la cause profonde de ces divergences.

Le président: Monsieur Macpherson.

M. Mazankowski: Ces deux organismes représentent des agriculteurs et sont donc censés défendre de leur mieux les intérêts des agriculteurs et des producteurs.

M. Macpherson: Monsieur le président, en ce qui concerne les éleveurs, j'estime que les trois groupes du blé n'ont pas du tout ignoré ce problème.

M. Mazankowski: Je parle de votre mémoire, monsieur Macpherson.

M. Macpherson: Je vous concède que le mémoire n'aborde pas spécifiquement cette question-là.

M. Mazankowski: Exactement.

M. Macpherson: Le mémoire porte sur les dispositions actuelles du projet de loi.

Vous vous souvenez sans doute que, pendant les 12 ou 18 mois qui ont précédé l'exercice auquel nous nous prêtons actuellement, les groupes du blé ont essayé de proposer une politique destinée à compenser les désavantages ou préjudices, si l'on peut dire, causés aux éleveurs. C'est ce que nous avions

[Text]

rejected by other participants in the process. So I really do not think we can be accused of ignoring the livestock industry.

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, the central issue in this debate—and I think you will concur with me, sir—is that one of the central issues is method of payment. They want a system that is fair and equitable and will provide a solution to meeting the basic needs of the individual farmer.

The minister himself has expressed some openness of thought on this particular issue, and I think he will be looking for some direction from the committee on the basis of their findings as to whether in fact he will consider any modification or amendments in terms of the method of payment. For your organization to totally ignore that I think really begs the question: Are you going to just hope that something magic will come along to assist the livestock and the further processing and value-added sector of the agricultural industry in Canada?

From the evidence we have heard heretofore, the method of payment that is contained in the bill—namely, to pay the railways—will further distort and further serve to erode the potential of the livestock industry and the potential for further diversification and processing. I take it, then, that you disagree with that contention, which has almost been unanimous in the evidence that we have heard today.

The Chairman: Mr. Macpherson.

Mr. Macpherson: Mr. Chairman, I do not think it is correct to say that we disagree that there is any potential disadvantage to the livestock industry. We do, however, believe that there should be other and better ways, ways that will not have the same disadvantage to the grain industry as some of those that have been proposed up to this time.

I do not have a solution to offer today. All I can say is that our organization, Alberta Wheat Pool, is certainly willing to examine and try to be helpful in developing something that will be effective.

The Chairman: Thank you, Mr. Mazankowski.

Mr. Althouse.

Mr. Althouse: Thank you, Mr. Chairman.

I wonder, Mr. Macpherson—or one of your assistants—if you would just go back and review what you thought was being negotiated in the Gilson negotiations. My colleague, Mr. Mazankowski, has said that the central issue in this whole debate is the method of payment. Was that simply what you thought the negotiations were about—how to split the \$651 million; or was it somewhat broader than that? If so, what were the issues?

Mr. Macpherson: Mr. Chairman, I believe it was somewhat broader than that. One of the very, very important issues that we see in all of this is the potential cost to the grain producer for moving grain to export position. I would say that if we are looking for an issue to say is the most important of all, I would choose that one.

[Translation]

proposé, mais cela avait été rejeté par les autres participants. Je ne vois donc pas comment on peut nous reprocher d'ignorer les problèmes des éleveurs.

M. Mazankowski: Monsieur le président, tout ce débat grave, et vous serez sans doute d'accord avec moi, autour de la méthode de paiement. Tout le monde veut un système équitable, qui permettra de répondre aux besoins essentiels de chaque agriculteur.

Le ministre s'est même montré assez compréhensif à ce sujet-là, et je pense qu'il attend les résultats des travaux de notre Comité pour envisager éventuellement certains amendements à la méthode de paiement. Étant donné que votre organisme ignore complètement ce problème, je me dois de vous poser la question suivante: espérez-vous tout simplement qu'un coup de baguette magique permettra d'aider les éleveurs, les transformateurs et tous les autres membres du secteur agricole canadien?

D'après des témoins que nous avons entendus, la méthode de paiement telle que prévue par le projet de loi, c'est-à-dire le versement de la subvention aux sociétés de chemin de fer, ne fera que léser et saper davantage l'industrie de l'élevage, l'industrie de la transformation et les perspectives de diversification. J'en conclus donc que vous rejetez cette affirmation, qui a pourtant fait quasiment l'unanimité parmi tous les témoins que nous avons entendus jusqu'à présent.

Le président: Monsieur Macpherson.

M. Macpherson: Monsieur le président, nous n'avons jamais dit que cela ne risquait de causer aucun tort aux éleveurs. Nous estimons par contre qu'on devrait trouver d'autres méthodes qui ne léseraient pas les producteurs céréaliers autant que celles qui ont été proposées jusqu'à présent.

Je n'ai pas de solution à vous proposer aujourd'hui. Tout ce que je peux vous dire c'est que notre organisme, l'*Alberta Wheat Pool*, est prêt à réfléchir à cette question et à essayer de vous aider pour trouver une solution efficace.

Le président: Merci, monsieur Mazankowski.

Monsieur Althouse.

M. Althouse: Merci, monsieur le président.

Monsieur Macpherson, ou l'un de vos collaborateurs, pourriez-vous nous expliquer brièvement ce qui a été négocié au cours des consultations Gilson. Mon collègue, M. Mazankowski, a dit tout à l'heure que ce débat gravitait autour de la méthode de paiement. Était-ce là, selon vous, l'essentiel de ces négociations, c'est-à-dire comment répartir cette somme de 651 millions de dollars, ou bien l'objectif de ces négociations était-il plus vaste? Dans l'affirmative, quelles sont les autres questions dont vous avez parlé à ce moment-là?

M. Macpherson: Monsieur le président, c'était beaucoup plus vaste que cela. L'une des questions très importantes que nous avons abordées au cours de ce processus est le coût qu'aura peut-être à assumer le producteur céréalier pour transporter les céréales qu'il destine à l'exportation. À mon avis, c'est là la question la plus importante.

[Texte]

The Gilson discussions—and I am not sure that negotiations is the right term to use for them . . . —ranged over a very wide area, including the costs that might be correctly attributed to railways for the cost of moving grain, and other things of that nature.

Mr. Althouse: Since the issue was more one of cost to farmers and the impact that was going to have on them, do you perhaps, then, since you have taken the KV Railway option, I suppose, reiterate to the committee . . . I know that your stand is fairly well known, but would you restate to the committee why your organization has opted for payment directly to the railways?

• 0930

Mr. Macpherson: Mr. Chairman, there are, I suppose, a number of reasons why we have opted for payment to railways. One of them is that we believe that one of the important things in all of this is that there be an assurance of adequate rail service. It would be my contention that the government of this country can have more influence on that area if in fact they are the ones who are making the payments to the railways, rather than if it is widely diffused.

Earlier reference was made to the pool's position on variable rates. We believe payment to producers would be one factor that would encourage variable rates, which we believe have the potential to be harmful to some producers who are perhaps unfortunate enough not to be located in the right producing areas of the Prairies.

The Chairman: Mr. Althouse.

Mr. Althouse: Basically, then, the difficulty you have in accepting the variable rates option is that you appear to see some problems with equity among your producer members, some of whom might be located a long way from the new low rate. They would not be able to take advantage of it unless they spent a lot of money to get their grain from the farm to that point.

The performance objectives are something you have stressed, both in the joint brief and in the verbal presentation you made to us today. I am not sure if we have time for this, but perhaps you could outline how performance objectives are set out now; how it would be done in the bill; if there are any perceived differences between the way it is done now and the way it is set out in the bill; what the differences, if any, would be; and basically what methods of policing these performance objectives exist now.

I am aware of the penalties that the elevator companies pay for misshipment and some of the penalties that are built into the system. But what penalties exist when the railways do not perform now, and what methods of complying with the performance objectives are set out in the bill that attempt to get compliance from the railways?

[Traduction]

Les pourparlers Gilson, et je préfère ce mot à négociations, ont porté sur un grand nombre de questions, y compris les coûts qu'on pourrait raisonnablement imputer aux sociétés de chemin de fer pour calculer les tarifs de transport des céréales, entre autres.

M. Althouse: Étant donné que vous vous préoccupez davantage des coûts qu'allaient payer les agriculteurs, pourriez-vous nous dire, puisque vous appuyez le principe du versement de la subvention aux chemins de fer . . . Certes, je sais bien que vous ne vous en cachez pas, mais pourriez-vous nous réexpliquer pourquoi votre organisme appuie le principe du versement direct de la subvention aux sociétés de chemins de fer?

M. Macpherson: Monsieur le président, si nous avons choisi d'accorder de l'argent aux chemins de fer, c'est pour un certain nombre de raisons, au nombre desquelles il y a, d'après nous, l'importance qu'on garantisse un service ferroviaire satisfaisant. Or le gouvernement de notre pays peut exercer davantage d'influence à cet égard si c'est lui-même qui subventionne les chemins de fer plutôt que s'il permet que diverses sources éparpillées soient mises à contribution.

Plus tôt, on a mentionné la position du pool relative aux tarifs variables. À cet égard, les paiements effectués aux producteurs paraissent être un facteur susceptible d'encourager le recours à de tels tarifs, ce qui pourrait faire du tort à certains producteurs qui ne sont pas situés dans les régions des Prairies les plus rapprochées de l'endroit où l'on accorde le nouveau tarif.

Le président: Monsieur Althouse.

M. Althouse: Au fond donc, si vous avez de la difficulté à accepter les tarifs variables, c'est qu'ils vous paraissent être à la source d'inégalités de traitement à l'endroit de certains de vos membres producteurs, c'est-à-dire ceux qui pourraient être situés loin de l'endroit où l'on accorde le nouveau faible tarif. Ces derniers ne seraient pas en mesure d'en bénéficier à moins de ne dépenser beaucoup d'argent pour faire transporter leurs céréales de leur exploitation agricole jusqu'au dit endroit.

Vous avez insisté sur les objectifs en matière de rendement, à la fois dans votre mémoire conjoint et dans les remarques vous nous avez faites de vive voix aujourd'hui. Je ne suis pas sûr que nous disposions de suffisamment de temps, mais peut-être pouvez-vous nous dire comment on établit maintenant les objectifs en matière de rendement ainsi que la façon dont on les établira en vertu du projet de loi. Y a-t-il des différences entre la façon dont on procède maintenant et celle qui figure dans le bill? Enfin, de quels moyens dispose-t-on actuellement pour surveiller la façon dont on se conforme à ces objectifs de rendement?

Je suis au courant des sanctions imposées aux compagnies d'entreposage de grain lorsqu'il y a erreur d'expédition, et je n'ignore pas que certaines de ces pénalités sont intégrées au système. Toutefois, quelles sont les sanctions prévues lorsque les chemins de fer ne se conforment pas au rendement exigé à l'heure actuelle, et quelles sont les dispositions figurant dans le

[Text]

To put it more specifically, are the railways now complying with the performance objectives most of the time or all of the time? Is there a problem there? Do you foresee any problems with the way the bill is laid out in regard to railway performance?

The Chairman: Mr. Macpherson.

Mr. Macpherson: Mr. Chairman, in response to the question of whether or not the railways are presently meeting performance objectives, I think I would have to say that they have been doing fairly well in these last two or three years. We have, as you know, been setting records for grain exports out of this country.

I would fear that, if the economy returned to some semblance of what it was a few years ago with much larger amounts of other products to be moved by rail than at the moment, the railways would have some difficulty in meeting those objectives. Of course, one of the real purposes of this whole bill is somehow to put the railways into a position where they can have the sort of plant that will be adequate for the demands placed upon them.

One of the things the bill mentions, the setting of the objectives each year, I think is probably a desirable way of going about it. The sorts of penalties or incentives, as the case may be, that need to be developed are I think something that do need to be just that. They need to be developed. I do not think I am in a position, at the moment, to outline necessarily the sorts of things that should be done.

The Chairman: Final question, Mr. Althouse.

Mr. Althouse: Currently then, any penalties that exist are only levied against elevator companies and local elevator managers for noncompliance. There is no methodology for putting penalties against the railways for nonproduction of cars when offered. Cast your mind back to 1977 or 1978, when there was a shortage of cars. At that time and at present, then, you are telling us there is still no way of forcing compliance from the railways. When they give a commitment of so many cars and they do not meet it, they just do not meet it. Is that what happens?

The Chairman: Mr. Macpherson.

Mr. Macpherson: Yes, essentially I think that is right. There is no method of compelling, as far as I am aware.

The Chairman: Thank you, Mr. Althouse. Mr. Bockstael, 10 minutes please.

Mr. Bockstael: Thank you, Mr. Chairman.

Mr. Macpherson and associates of the wheat pools, I am very pleased to see you here this morning, and I appreciate having received your brief.

To get directly into my question, in Ottawa we often refer to 140,000 permit holders. Your brief states that you have

[Translation]

projet de loi auxquelles on peut recourir pour faire en sorte que les chemins de fer se conforment à ce qui est exigé?

Pour être plus précis, à l'heure actuelle les chemins de fer atteignent-ils constamment ou la plupart du temps les objectifs établis en matière de rendement? Au contraire, y a-t-il problème à cet égard, ou en prévoyez-vous, compte tenu du libellé du projet de loi en matière de rendement des chemins de fer?

Le président: Monsieur Macpherson.

M. Macpherson: Monsieur le président, pour ce qui est des objectifs en matière de rendement des chemins de fer, ces deux ou trois dernières années, je crois qu'ils ont été atteints de façon assez satisfaisante. Vous n'ignorez sans doute pas que nous avons établi des records en matière d'exportation des céréales.

Cependant, si la situation économique évoluait de telle sorte à ressembler à ce qu'elle était il y a quelques années, c'est-à-dire lorsqu'on transportait des quantités plus importantes d'autres produits que maintenant, je crois que les chemins de fer auraient quelques difficultés à atteindre ces objectifs. Bien entendu, l'une des raisons d'être de ce projet de loi est de mettre à la disposition des chemins de fer le genre d'installations qui leur sont nécessaires pour répondre à la demande.

Le projet de loi mentionne l'établissement d'objectifs annuels, et cela me paraît être assez souhaitable. Je crois en effet qu'il est nécessaire d'imposer des pénalités ou des mesures incitatives, selon les besoins. Cela dit, pour le moment, je ne crois pas être en mesure de vous préciser quels moyens nous devons nécessairement prendre.

Le président: Une dernière question, monsieur Althouse.

M. Althouse: À l'heure actuelle donc, on impose des sanctions seulement à l'endroit des entreprises d'entreposage et des administrateurs locaux de ces dernières lorsqu'il y a dérogation. Il n'existe aucun moyen permettant d'imposer une pénalité aux chemins de fer lorsque ces derniers ne fournissent pas suffisamment de wagons. Reportez-vous à 1977 ou 1978 lorsqu'on manquait justement de wagons. On ne disposait alors d'aucun moyen pouvant forcer les chemins de fer à offrir le nombre de wagons suffisant, et la situation est toujours la même. Lorsqu'ils s'engagent à fournir tant de wagons et qu'ils ne le font pas, les choses en restent là. C'est bien cela?

Le président: Monsieur Macpherson.

M. Macpherson: Oui, pour l'essentiel, c'est cela. À ma connaissance, il n'existe aucune méthode permettant de contraindre les chemins de fer à respecter leurs engagements.

Le président: Merci monsieur Althouse. Monsieur Bockstael, vous avez 10 minutes.

M. Bockstael: Merci monsieur le président.

Monsieur Macpherson et membres du pool du blé, je suis heureux de vous voir ici ce matin, et vous suis reconnaissant de m'avoir envoyé votre mémoire.

Passons maintenant aux questions. À Ottawa, on mentionne souvent le fait qu'il existe 140,000 détenteurs de permis. Votre

[Texte]

135,000 members—that is, split among the three pools. I may be wrong in my numbers or approximations, because I am doing it from memory, but I think we had representatives from the NFU saying they represent 78,000 producers. Then we have the Palliser Wheat Growers Association, who say they represent 7,000 people. For the Prairie Farm Commodity Coalition, I do not know the number. This morning Mr. Mazankowski tossed out a figure about UGG members.

In your initial statement, you said that this was made up of voluntary members . . .

The Chairman: Mr. Bockstael, would you move the microphone a little closer to you, please? I would ask that all members and the witnesses speak fairly directly into the microphones so that the audience at the back will be able to hear as well.

Mr. Bockstael: Thank you. You say that you are made up of voluntary membership. But is it automatic that, once a producer gets a permit and delivers grain to Alberta Wheat Pool elevators, he becomes a captive member? Is there a tremendous overlap among the memberships? Can members belong to the wheat pool and several of the other organizations? Could you explain that for me, please?

The Chairman: Mr. Macpherson.

Mr. Macpherson: Yes, Mr. Chairman, there is an overlap. When a person becomes, to use your example, a member of the Alberta Wheat Pool, he is under no compulsion to do business in the future with the pool. He can go to any elevator company which may be available to him. I think it would be quite correct to say that, among all the various organizations, certainly there is an overlap.

Mr. Bockstael: Thank you. I asked that question because many of my colleagues who are not familiar with, or very close to, the western situation have asked me in Ottawa who speaks for whom. After all, we have had delegations come to Ottawa with different proposals.

Now, in that light, I myself have had interviews with representatives from each of the prairie wheat pools separately. At one time, your positions were different. The brief this morning is submitted on behalf of the three prairie pools. I imagine it took quite some time to establish a consensus among your groups. Is that correct? Was it very difficult to reach a common understanding as to what your approach would be to Bill C-155?

The Chairman: Mr. Macpherson.

• 0940

Mr. Macpherson: Mr. Chairman, I do not think it was particularly difficult for the three to reach a common understanding. The three pools, I might say, have for many years

[Traduction]

mémoire fait cependant état de 135,000 membres, répartis entre les trois pools. Il se peut que ma mémoire me trompe quelque peu à l'égard de ces chiffres, mais il me semble que des représentants du Syndicat national des cultivateurs nous ont dit être les porte-parole de 70,000 producteurs. S'ajoute à cela la *Palliser Wheat Growers Association* (Association Palliser des cultivateurs de blé), qui nous dit représenter 7,000 personnes. Pour ce qui est de la *Prairie Farm Commodity Coalition* (Coalition des cultivateurs des Prairies), j'ignore combien d'adhérents elle compte. Par ailleurs, ce matin, M. Mazankowski a donné un chiffre quant au nombre de personnes faisant partie de l'UGG (cultivateurs de blé unis).

Dans votre déclaration d'ouverture, vous avez mentionné le fait que cet organisme était composé de volontaires . . .

Le président: Monsieur Bockstael, auriez-vous l'obligeance de vous rapprocher de votre micro, s'il vous plaît? Je demanderais d'ailleurs à tous les députés et témoins de parler dans les micros afin que les membres de l'assistance assis à l'arrière puissent vous comprendre.

M. Bockstael: Merci. Vous avez dit que vos membres ont adhéré volontairement. Cependant, est-il vrai qu'une fois qu'un producteur a obtenu un permis et qu'il livre son grain aux entreprises d'entreposage de l'*Alberta Wheat Pool*, qu'il devient en quelque sorte un membre captif? Y a-t-il multiplication des adhésions? Les membres peuvent-ils appartenir aux pools de blé et à quelques-unes des autres organisations? Auriez-vous l'obligeance de m'expliquer cette situation?

Le président: Monsieur Macpherson.

M. Macpherson: Oui, monsieur le président, il y a effectivement multiplication. Pour revenir à votre exemple, lorsque quelqu'un devient membre de l'*Alberta Wheat Pool*, il n'est nullement tenu de faire affaire uniquement avec ce pool. S'il le veut, il peut s'adresser à n'importe quelle entreprise d'entreposage lui offrant ses services. Il est donc tout à fait juste de dire qu'il y a adhésion à plus d'un organisme.

M. Bockstael: Merci. Si j'ai posé cette question, c'est parce que bon nombre de mes collègues d'Ottawa ne connaissant pas très bien la situation de l'Ouest canadien m'ont demandé qui représente qui. Après tout, les délégations qui sont venues à Ottawa ont proposé diverses choses.

A la lumière de cela, j'ai moi-même eu des entretiens avec des représentants de chacun des pools de blé des Prairies. Je crois qu'à une certaine époque, vos positions étaient différentes de ce qu'elles sont maintenant. Or, le mémoire que vous nous avez présenté ce matin illustre les idées des trois pools des Prairies. Cela aura dû vous prendre quelque temps pour en arriver à un consensus. Est-ce bien cela? Vous a-t-il été très difficile d'en arriver à une position commune par rapport au Bill C-155?

Le président: Monsieur Macpherson.

M. Macpherson: Monsieur le président, je ne crois pas que les trois aient eu beaucoup de difficulté à en arriver à une position commune. Précisons que ces entreprises collaborent

[Text]

worked together on various things and we even have some jointly owned enterprises. But we have been discussing among the pools, for a period of years now, a transportation policy position. While there may have been some differences at one point in time we really have not had any great difficulty in coming to something on which we could all agree.

I wonder, Mr. Chairman, if I might add just a little bit to the answer to the previous question. That would be that any producer can do business with Alberta Wheat Pool or any of the other pools or elevator companies without being members of them. If I wished, I could deliver all of my grain to Alberta Wheat Pool without ever having become a member.

Mr. Bockstael: I have a document here an earlier document, where the Saskatchewan Wheat Pool indicated and restated its unrelenting opposition to payments to producers, and further, that all government payments should go directly to the railroad. Yet yesterday we had the Government of Alberta, who say that they speak for a great number of producers and a great number of livestock raisers, and they said that to pay the railways would be a mistake. Can you tell us why you do not see this in the same light as the Alberta government?

Mr. Macpherson: Mr. Chairman, as I expect is known, there have been discussions recently in this province among five of the farm groups and the Alberta Department of Agriculture on this subject. Alberta Wheat Pool participated quite willingly in these discussions. We did so because there obviously was a difference of opinion among producers in the country on this particular subject.

There was a plan developed, and the undertaking that I gave in participating in the discussions was that it would be presented to the delegate body, which is of course the policy-making body of Alberta Wheat Pool. That was done, and those delegates considered it at some length. They decided against accepting it.

Mr. Bockstael: If I may . . .

Mr. Macpherson: I was just going to say that in doing that, I have reason to believe that various delegates had had extensive discussions with members back in their respective areas.

Mr. Bockstael: Your briefs and other presentations indicated a concern about producers' ability to pay. I have here a telex that the Saskatchewan Wheat Pool sent to the Minister of Transport and to the Cabinet, saying that if they were to opt between the Gilson proposal and the Argue proposal they would certainly support the Argue proposal, which calls for an initial doubling of the Crowe rate to producers. There was no question at that point, if I read that correctly, that the producers had the ability to immediately pay double what they had been paying previously.

This is sort of an apparent contradiction, when you say that you do not think the producers have the ability to pay and yet

[Translation]

depuis bon nombre d'années à divers titres et possèdent même certaines entreprises en co-participation. Cela fait déjà quelques temps que nous discutons entre nous d'une position à adopter en matière de transport. Si donc nous avons peut-être eu des points de vue différents à un moment ou l'autre, nous n'avons pas vraiment eu beaucoup de difficulté à trouver un terrain d'entente.

Monsieur le président, j'aimerais maintenant ajouter quelque chose à la réponse que j'ai fournie à la question précédente. N'importe quel producteur peut faire affaire avec l'*Alberta Wheat Pool* ou n'importe lequel des autres pools ou des autres entreprises d'entreposage sans devoir en être membre. Ainsi par exemple, si je le voulais, je pourrais offrir tout mon grain à l'*Alberta Wheat Pool* sans devoir y adhérer.

M. Bockstael: J'ai ici un document antérieur, dans lequel la *Saskatchewan Wheat Pool* faisait connaître son opposition farouche à tout paiement aux producteurs, et où il affirmait que tous les paiements gouvernementaux devaient être effectués directement aux chemins de fer. Or hier, le gouvernement de l'Alberta, qui dit représenter un grand nombre de producteurs et d'éleveurs de bétail était d'avis que ce serait commettre une erreur que d'accorder de l'argent aux chemins de fer. Pouvez-vous donc nous dire pourquoi votre position diffère de celle du gouvernement de l'Alberta?

M. Macpherson: Monsieur le président, on sait probablement que cinq des groupes d'agriculteurs et que le ministère albertain de l'agriculture ont récemment tenu des discussions dans notre province à ce sujet. L'*Alberta Wheat Pool* a participé de son plein gré à tous ces entretiens. Si nous l'avons fait, c'est parce qu'il existait manifestement des divergences entre les divers producteurs de notre pays à cet égard.

Un plan a été élaboré, et je me suis engagé, lors de ces discussions, à le présenter à l'assemblée des délégués, qui constitue bien entendu l'organe exécutif de l'*Alberta Wheat Pool*. C'est ce qui a été fait, et les délégués ont étudié assez longuement le document en question, après quoi ils se sont prononcés contre.

M. Bockstael: Si vous permettez . . .

M. Macpherson: J'allais juste dire que les divers délégués avaient auparavant longuement discuté avec leurs députés respectifs.

M. Bockstael: Vos mémoires ainsi que d'autres documents laissent transparaître une préoccupation quant aux capacités de paiement des producteurs. J'ai en main un télex envoyé par la *Saskatchewan Wheat Pool* au ministre des Transports et au Cabinet, où il est dit que s'il faut choisir entre la proposition Gilson et celle émanant de M. Argue, l'organisme appuie certainement la dernière, qui prévoit qu'on commence d'abord par doubler le taux du Nid-du-Corbeau accordé aux producteurs. Si j'ai bien compris cela, cela signifie que les producteurs s'estimaient capables de payer immédiatement le double de ce qu'ils devaient contribuer auparavant.

Cela me semble contradictoire car vous affirmez qu'à votre avis, les producteurs ne sont pas en mesure de payer et en dépit de cela, en décembre dernier, vous avez laissé savoir qu'ils

[Texte]

said last December that they could immediately pay double what they are paying right now. Could you elaborate, please?

Mr. Macpherson: Mr. Chairman, we certainly do express concern about the producers' ability to pay. However, when we go back to the time that Mr. Bockstael refers to, it appeared to us that the choices that we might be faced with were the Gilson proposal, as it had been put forward, and the so-called Argue proposal, which was I think not much more than a concept, but nevertheless one that was being discussed.

What we were saying was that if this is the choice, we will choose the proposal put forward by Mr. Argue in spite of the fact that there was an immediate doubling of cost to the grain producer. Our reasons would be that in the Argue proposal we felt that there were better protections for the grain producer down the road.

The Chairman: Your final question, Mr. Bockstael.

Mr. Bockstael: Yes, Mr. Chairman.

The Alberta government came forward with a proposal of Double 80. We hear many versions of the freedom of choice. Could you tell me, has your association or have the three wheat pools categorically turned this down? Are they in disagreement with the Double 80?

Mr. Macpherson: Mr. Chairman, I can only speak for the Alberta Wheat Pool. Yes, the Alberta Wheat Pool has decided against the Double 80 proposal.

Mr. Bockstael: Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you, Mr. Bockstael.

I have nine other members who wish to put questions. If each member limits his questioning to five minutes, we should be able to accommodate everybody.

Mr. Mayer.

Mr. Mayer: Thank you very much, Mr. Chairman.

I certainly welcome the pool here this morning. It is nice to see you here.

I would like to, if I could, very quickly address the main issue that we have heard here so far, Mr. Chairman; that is, how the money is going to be distributed from the federal government, this \$651 million. Every group we heard yesterday, including the Alberta government, was in favour of some kind of a plan to pay part of that money to the producer.

I want to ask you, Mr. Macpherson, do you believe that there is a hurt or a disadvantage, in terms of comparative advantage for the west, when we pay all of the money to the railways? Do you believe that there is a hurt?

Mr. Macpherson: Mr. Chairman, I believe that at certain times there is a hurt. Those times would be when there is a relative shortage or perhaps a balance of feed grain supplies as

[Traduction]

pouvaient immédiatement fournir le double des droits qu'ils paient en ce moment. Pouvez-vous répondre à cela et développer quelque peu, s'il vous plaît?

M. Macpherson: Monsieur le président, nous nous soucions certainement des capacités de paiement des producteurs, et nous sommes exprimés la-dessus. Toutefois, si nous nous reportons à l'époque mentionnée par M. Bockstael, il nous semblait alors que nous devions choisir entre la proposition Gilson, déjà présentée, et la proposition Argue, qui était à l'époque embryonnaire, mais dont on discutait quand même déjà.

Nous disions donc que s'il fallait choisir entre les deux, nous étions favorable à la proposition soumise par M. Argue, ce en dépit du fait qu'on doublait immédiatement les droits à payer par le producteur de céréales. La proposition Argue nous paraissait à long terme protéger davantage le producteur de grain.

Le président: C'est votre dernière question, monsieur Bockstael.

M. Bockstael: Oui, monsieur le président.

Le gouvernement de l'Alberta proposa le Double 80. On entend beaucoup d'interprétations de la liberté de choix. En conséquence, pouvez-vous nous dire si votre association ou les trois pools de blé s'opposent catégoriquement à ces dernières propositions? Êtes-vous en désaccord avec le Double 80?

M. Macpherson: Monsieur le président, je puis me faire l'interprète de l'*Alberta Wheat Pool* uniquement, et, oui, l'*Alberta Wheat Pool* s'est opposé à la proposition du Double 80.

M. Bockstael: Merci, monsieur le président.

Le président: Merci, monsieur Bockstael.

Il y a neuf autres membres du Comité qui veulent poser des questions. Si chacun se limite donc à cinq minutes, tout le monde devrait pouvoir intervenir.

Monsieur Mayer.

M. Mayer: Merci beaucoup, monsieur le président.

Je souhaite très cordialement la bienvenue aux représentants du pool ici présents ce matin. Je suis heureux de vous voir ici.

Si vous permettez, j'aimerais aborder la principale question dont nous ayons discuté jusqu'à maintenant, monsieur le président; il s'agit de la façon dont on distribuera les sommes provenant du gouvernement fédéral, c'est-à-dire le montant de \$651 millions. À cet égard, chacun des groupes ayant témoigné hier, y compris le gouvernement de l'Alberta était favorable à un projet quelconque prévoyant le versement d'une partie de ces crédits au producteur.

Monsieur Macpherson, croyez-vous que le fait d'accorder tout l'argent aux chemins de fer désavantage l'Ouest ou lui fasse du tort?

M. Macpherson: Monsieur le président, je crois que cela fait parfois du tort. Je crois que cela se produit dans les circonstances où il y a une pénurie relative de grains de provende ou

[Text]

opposed to what the various potential markets will absorb. I think at that time the current rate structure does in fact see the grain user, the purchaser of feed grains here on the Prairies, paying a higher price than they might otherwise pay. But this exists only part of the time.

Mr. Mayer: Which would be a disadvantage, then, to the user of prairie feed grains? Just so I can be clear.

Mr. Macpherson: Yes. I think it would put them at a competitive disadvantage with other livestock producers in other areas, such as the United States.

• 0950

Mr. Mayer: In your summary of this morning, you said that this task could be undertaken through the Grain Transportation Act, and the task you are referring to is how to address the livestock feeding industry in western Canada. Would you not agree that one way to address that is in the Double 80 proposal, or some kind of an option for the producer himself? He would have the choice as to whether he would receive the money directly or whether his share would go to the railways. Would you not agree that would be one of the options which would address the "disadvantages"—the word you used?

Mr. Macpherson: I think, Mr. Chairman, the so-called Double 80 would be one way of addressing part of that. However, our delegates obviously saw other disadvantages which led them to reject that particular presumption.

Mr. Mayer: I am trying to understand why you would reject it. You mention that you are a voluntary organization and we all appreciate that; there is no compulsion to join any of the groups represented here yesterday as far as producers are concerned. So if it is fair that you should have a voluntary organization as you say, why would it not be fair to have a voluntary system where producers themselves could decide whether, in fact, they would want to take their share of the federal government money or have it go to the railways? What is the difference? I do not understand. Could you explain why you would reject it when, basically, your organization is founded on the same volunteer or option principle?

Mr. Macpherson: Mr. Chairman, I think the delegates of our organization felt that there would be certain disadvantages to the overall grain producer if, in fact, the payment was not made directly to the railroads... that would be in the proposed Double 80 solution..

Mr. Mayer: But with all due respect, if the grain producer feels that there is an option... excuse me; yes, Mr. Chairman?

The Chairman: This is your final question, Mr. Mayer.

[Translation]

peut-être un surplus, par rapport à ce que les divers marchés peuvent absorber. Alors, la structure actuelle des tarifs fait en sorte que l'acheteur de céréales ou de grains de provende, s'il habite dans les Prairies, devra payer un prix plus élevé que dans d'autres circonstances. Cela ne se produit toutefois que de temps à autre.

M. Mayer: En conséquence, qu'est-ce qui est au désavantage de l'acheteur de grains de provende de l'Ouest? J'aimerais que cela soit clair.

M. Macpherson: Oui. Ces circonstances désavantagent les gens de l'Ouest par rapport aux éleveurs de bétail d'autres régions, comme ceux des États-Unis.

M. Mayer: Dans votre résumé de ce matin, vous avez affirmé que cette tâche pourrait s'effectuer par le truchement de la Loi sur le transport des grains, et la tâche à laquelle vous vous employez maintenant est de savoir comment s'occuper de l'industrie des grains de provendes de l'Ouest canadien. Or, ne convenez-vous pas que la proposition «Double 80» constitue une façon de tenir compte de cela, et ne peut-on songer aussi à une solution tenant compte du producteur même? J'entends par là quelque chose qui lui donnerait le choix soit de recevoir l'argent directement, soit de faire acheminer la part qu'il lui revient vers les chemins de fer. Ne croyez-vous pas que cela tiendrait compte de ces «désavantages» dont vous avez parlé?

M. Macpherson: Monsieur le président, je crois que la proposition «Double 80» pourrait constituer l'une des solutions partielles à cela. Toutefois, nos délégués ont décelé d'autres désavantages à cette proposition, et ont donc décidé de la rejeter.

M. Mayer: J'essaie de comprendre pourquoi vous avez fait cela. Vous avez précisé que votre organisme est constitué de volontaires, et nous comprenons tous cela; les producteurs ne sont en effet nullement obligés d'adhérer à aucun des groupes qui ont témoigné devant nous hier. Si donc il vous paraît équitable de disposer d'un organisme auquel on adhère volontairement, pourquoi ne le serait-il pas de mettre en place un système accordant le libre choix aux producteurs, c'est-à-dire leur permettant soit de recevoir leur part des sommes du fédéral ou de demander qu'elle soit versée aux chemins de fer? Où est la différence? Je ne comprends pas. Pouvez-vous m'expliquer pourquoi vous rejetez cela alors que votre organisme est fondé sur le même principe, c'est-à-dire celui d'adhérer librement?

M. Macpherson: Monsieur le président, je crois que nos délégués estiment que si les paiements ne sont pas faits directement aux chemins de fer, cela représenterait certains désavantages pour le producteur, enfin, tel que cela est prévu dans la proposition «Double 80»...

M. Mayer: Cependant, si le producteur de grain sait qu'il a le choix... excusez-moi; monsieur le président?

Le président: C'est votre dernière question, monsieur Mayer.

[Texte]

Mr. Mayer: I would like to pursue this if I could, briefly. There is a hurt on behalf of the grain industry and, if the option is there, surely the producer will pick that up himself, and he then will decide whether he should in fact accept the money or have his share go to the railways.

Mr. Macpherson: Mr. Chairman, I am not sure that I understand the point that was just being made.

Mr. Mayer: Let me summarize my point and then ask one final question, if I may, Mr. Chairman. All I am saying is that if the Alberta Wheat Pool believes there is going to be a disadvantage to the grain producer then, surely, if the grain producer himself has the option of deciding whether his money should go to the elevator companies or keep it himself, he would be in the best position to decide that, and not have the pools themselves prejudice on behalf of the producer. That is what I was suggesting.

Let me close, Mr. Chairman, by referring to an article I have here from *The Calgary Herald*. I do not have the date on it but it would be in the summer of 1979 and, in it, Mr. Macpherson is quoted as saying:

Macpherson said that the fear is that an increase in the freight rate on export grain would encourage more Alberta farmers to start raising livestock and growing feed grain to service them.

Is that not the concern of the pools, that if there is diversification on the Prairies, the Alberta Wheat Pool is basically in a position as an organization to handle grain for export? To quote you back to yourself, is that not the real concern of the pools, that they would lose business?

Let me be a little bit unkind here if I have to, Mr. Chairman. I think I would have a lot more respect for the pools' position if they would come out and say that they are against paying the producer because they believe it will hurt their business, rather than to say that they are against paying the producer because they think it is going to be bad for the producer.

The Chairman: Order! May I remind people in the audience that demonstrations of any kind are not permitted in committee rooms.

Mr. Macpherson: Mr. Chairman, the concern of the Alberta Wheat Pool is for what will happen to its members, and not particularly what will happen to the pool. The concern about what may happen to the pool is only a concern if, in fact, it turns out to be a disadvantage to the member who needs and uses the facilities the pool has.

If I may go back to the Double 80 question, one thing our delegates saw wrong with it was that there would be a payment, if you like, to the livestock industry at times when there would be no demonstrated hurt or disadvantage, and Double 80 has the potential to, in fact, increase cost to the producer of grain for export.

[Traduction]

M. Mayer: Si vous permettez, j'aimerais poursuivre brièvement sur cette lancée. C'est l'industrie des céréales qui connaît des problèmes, mais si l'on prévoit le libre choix, il me semble que le producteur prendra sa propre décision, c'est-à-dire qu'il décidera s'il doit accepter l'argent ou le faire verser aux chemins de fer.

M. Macpherson: Monsieur le président, je ne crois pas avoir bien compris la mise au point qu'on vient de faire.

M. Mayer: Laissez-moi résumer brièvement puis poser une dernière question, si vous permettez, monsieur le président. Tout ce que je dis, c'est que si d'après l'*Alberta Wheat Pool*, ce système représentera un désavantage pour le producteur de céréales, alors si le producteur lui-même a le choix de décider si son argent doit être versé aux entreprises d'entreposage ou s'il doit le conserver, il me semble qu'il est le mieux placé pour prendre une telle décision, que ce ne sont pas les pools qui peuvent décider à leur place. C'est ce que j'essayais de dire.

Pour terminer, monsieur le président, j'aimerais me reporter à un article tiré du *Calgary Herald*. Il a paru à l'été de 1979, mais j'ignore à quelle date, et on y dit que M. Macpherson émettait l'avis suivant, et je cite:

M. Macpherson a dit craindre qu'une augmentation du tarif de transport des marchandises pour ce qui est de l'exportation du grain encouragera davantage d'agriculteurs de l'Alberta de se tourner vers l'élevage du bétail et la culture du grain de provendes nécessaire à la première activité.

Est-ce que cela ne rejoint pas précisément l'un des soucis des pools, c'est-à-dire qu'il y ait une plus grande diversité dans les Prairies, et que si cela devait se concrétiser, l'*Alberta Wheat Pool* serait bien placé pour s'occuper du transport des grains à l'exportation? Me reportant à vos propos, les véritables préoccupations des pools, est-ce que ça n'est pas qu'ils risquent de perdre des affaires?

Si vous permettez, monsieur le président, je serai un peu dur à l'endroit des pools. Je crois que je respecterais bien davantage leur position s'ils disaient ouvertement qu'ils s'opposent aux paiements effectués aux producteurs parce qu'ils croient que cela nuira à leur volume d'affaires, plutôt que de nous dire qu'ils s'y opposent parce que d'après eux, cela sera nuisible aux producteurs.

Le président: À l'ordre! Je dois rappeler à l'assistance que toute manifestation est interdite dans les salles de comité.

M. Macpherson: Monsieur le président, ce qui préoccupe l'*Alberta Wheat Pool*, c'est ce qui arrivera à ses membres, et non avant tout ce qui arrivera au pool lui-même. On se fait du souci au sujet de ce qui peut arriver au pool seulement si cela risque d'être également au détriment du membre qui bénéficie des services du pool.

J'aimerais revenir à la question du «Double 80». À cet égard, l'une de ces dispositions auxquelles nos membres n'étaient pas favorables était qu'on accorderait de l'argent à l'industrie de l'élevage de bétail dans des circonstances où cette dernière n'aurait subi aucun tort ou désavantage. Or, de cette façon, la proposition «Double 80» risque d'augmenter les coûts pour le producteur de céréales à l'exportation.

[Text]

The Chairman: Thank you, Mr. Mayer.

Just before I go to Mr. Loiselle, may I just take a minute to explain to people in the audience that while I understand, and I am sure every member of the committee understands, there are very strong feelings with regard to this bill, we are bound by the rules of the House of Commons and it is my duty to see that they are adhered to. That is why I have to tell you that demonstrations are not permitted in the committee room. It is not an attempt to subdue your views or your feelings; it is simply a matter of enforcing the rules under which we must operate. Thank you. Mr. Loiselle.

Mr. Loiselle: Mr. Macpherson, I think the main, basic objective which we must all have in mind is to provide the western part of the country with the best transportation system and, at the same time, provide not only no hurt for the producer but the best return for him.

Now, for the last two weeks in the hearings we have been told by many people that it is really possible—there is a need and it is a must—to improve the system. I am coming back just to the 21-day circle to move the grain from the west to the port or so. Some people came—I am thinking of the trucking association—and gave us the Lethbridge experience, saying that if you could use more trucks, you could reduce your costs. Some other people in favour of payment to the producer have said to give them more freedom. I do not know how many elevator companies exist and are in operation in the west, but they say, let them have more freedom; they will ask more questions and put more pressure on the system to make sure that not only truck use but all operations in the port can be improved. If you reduced these 21 days by just one day, you would save \$70 million, which money, I think, would go back into the pocket of the producer.

Now, I do not understand yet why you will have less leverage in your hands to improve the different elements, or to put pressure on the different elements of the whole system between the farm to the port, if the money is going directly to the railroad. I missed the point, maybe, because I do not have a good knowledge of the system, but I would like to know more details in order to explain to my own people why it is so important to give the whole money, instead, to the producers who are the 100,000th element of the pool. The pool is not Mr. Macpherson; the pool is, I think, all the ones.

Mr. Macpherson: Yes. You are quite right, Mr. Chairman; the pool is not Mr. Macpherson. It is the farmer-producers in the country who own it.

• 1000

In looking at the efficiencies that may be achieved in the system—and certainly efficiencies can be achieved. They have been achieved; some degree of them have been achieved to this time. It is an ongoing process. You refer to the car turnaround.

[Translation]

Le président: Merci, monsieur Mayer.

Avant d'accorder la parole à M. Loiselle, j'aimerais rappeler à l'assistance que, si comme tous les membres du Comité, je comprends que ce projet de loi soulève des passions, nous sommes néanmoins tenus de respecter le Règlement de la Chambre des communes, et que je dois donc veiller à ce qu'on s'y conforme. C'est pour cela que je dois préciser que toute manifestation est interdite dans la salle de comité. Je ne cherche pas ainsi à vous museler, ni à vous nier le droit de ressentir certaines choses; il s'agit simplement d'observer le Règlement auquel nous sommes assujettis. Merci. Monsieur Loiselle.

M. Loiselle: Monsieur Macpherson, je crois que le principal objectif que nous devons atteindre, c'est de fournir le meilleur système de transport possible à l'Ouest canadien tout en faisant en sorte que ce système ne nuise pas aux producteurs mais lui soit rentable.

Ces deux dernières semaines, bon nombre de gens ayant témoigné devant nous nous ont affirmé qu'il est possible, et même qu'il est nécessaire et indispensable d'améliorer le système. J'en reviens au cycle de 21 jours de transport du grain depuis l'Ouest jusqu'au port. Or, je songe ici à l'Association des camionneurs nous ayant parlé de ce qui se passait à Lethbridge, et qui nous a dit que si l'on pouvait utiliser davantage de camions, on pourrait réduire les coûts. D'autres nous ont dit être favorables à un paiement direct au producteur parce que cela leur donne davantage de liberté. J'ignore combien il existe d'entreprises d'entreposage du grain qui sont en exploitation dans l'Ouest, mais elles demandent qu'il y ait davantage de liberté. En conséquence, elles poseront encore d'autres questions et exerceront d'autres pressions sur le système afin qu'on améliore non seulement le système de camionnage mais également toutes les activités effectuées au port. Ainsi, si on réduisait ce cycle de 21 jours d'un jour seulement, on économiserait déjà 70 millions de dollars, et ces sommes retourneraient aux producteurs.

Cela dit, je ne comprends pas comment votre marge de manoeuvre sera réduite pour ce qui est d'améliorer les divers éléments, ou encore d'exercer des pressions sur ces divers maillons du réseau liant l'exploitation agricole au port si l'argent est versé directement aux chemins de fer. C'est peut-être parce que je ne connais pas très bien le système que je n'ai pas compris, mais j'aimerais connaître davantage de détails afin d'être en mesure d'expliquer à mes propres électeurs la raison pour laquelle il est tellement important d'accorder tout l'argent aux producteurs alors qu'ils constituent le 100 millièmes élément du pool. Si j'ai bien compris, le pool n'est pas constitué par M. Macpherson, il englobe tous les éléments.

M. Macpherson: Oui. Vous vous avez tout à fait raison, monsieur le président; le pool ne se résume pas à M. Macpherson. Il appartient aux agriculteurs et producteurs du pays.

Si on examine l'efficacité que pourrait avoir le réseau et, certainement, il peut être efficace. Il est déjà efficace jusqu'à un certain point. C'est un processus continu. Vous parlez du temps de manoeuvre. Je crois que les chiffres utilisés pour le

[Texte]

I tend to think that some of the figures that are used for a car turnaround for grain may be a bit misleading, because there are times when the numbers of cars that are assigned to the grain fleet include not only the highly efficient hopper cars that have been purchased by the various governments and by the Canadian Wheat Board on behalf of producers, but also at times very large numbers of box cars. At times some of those cars really sit idle and unused and yet they are, I believe, included in the calculation of turnaround time.

You say there was reference to the Lethbridge experiment. That is true that there was a period when grain was trucked from country elevators into the elevator in Lethbridge. The cars used in that had a very good turnaround time. However, there were some substantial additional costs in doing that. Grain was handled an extra time through the elevator system, and things of that kind.

A system saving that has the effect of transferring costs back to the individual producer, in my opinion, is not the sort of saving that we as a producer organization want to achieve.

The Chairman: A final question, Mr. Loiselle.

Mr. Loiselle: Mr. Macpherson, to resume right now, you say that you have enough leverage to improve the system, that Bill C-155 is providing enough manoeuvre to you and to the producer to improve the system. You feel that the superior committee on which you will participate will be the right body to make sure that we will get all the efficiency that we are entitled to expect from the system.

Another one that I would like to see you elaborate on is the question of the safety net. When we look at the average, the 10% that is in the bill right now is in line with what the producers paid in the past.

Everybody came to this table saying that we have to change the Crow. We have to provide more money to the system to proceed to the investment necessary to put in place the right infrastructure to answer to the needs of the west, to improve the economic growth in the west. But you are still asking to have something less than 10% as maximum.

Tell me clearly, is it the position of the pools to try to have another Crow rate? At 3%, it does not make sense today, but to try to have another Crow rate forever by a different way?

• 1010

Mr. Macpherson: Mr. Chairman, to comment very briefly on improvements to the system, there are some very real economic pressures on the various participants in the system now to compel change, and change has been going on. We have attempted to illustrate that in our brief.

On the question of the safety net, we contend that the proposal as it is in the bill now, which is based on a percentage of the export price—in other words, the price at the ports—is not the correct way to do it. We think it should be based upon

[Traduction]

temps de manoeuvre des wagons de grain peuvent porter à confusion parce qu'il y a des périodes où le nombre des wagons affectés à la flotte de grain inclut non seulement les wagons à trémie très efficaces acquis par les divers gouvernements et par la Commission canadienne du blé, mais aussi, à certains moments, un très grand nombre de wagons couverts. À certains moments, certains wagons sont utilisés, mais ils sont inclus, je crois, dans le calcul du temps de manoeuvre.

Vous mentionnez l'expérience de Lethbridge. Il est vrai que, pendant une certaine période, le grain était camionné des élévateurs ruraux à l'élévateur de Lethbridge. Les wagons utilisés avaient un excellent temps de manoeuvre. Toutefois, cette façon de faire implique des coûts supplémentaires importants. Le grain devait être manutentionné une fois de plus à l'élévateur et des choses comme ça.

Une économie du réseau quia pour effet de transférer les coûts au producteur individuel n'est pas le genre d'économie que, en tant qu'organisation de producteurs, nous cherchons à réaliser.

Le président: Une dernière question, monsieur Loiselle.

M. Loiselle: Monsieur Macpherson, en somme, vous dites que vous disposez d'un levier financier suffisant pour améliorer le réseau, que le projet de loi C-155 vous laisse suffisamment de latitude à vous et aux producteurs pour améliorer le réseau. Vous croyez que le comité supérieur dont vous ferez partie est le genre d'instance qui pourra nous assurer de l'efficacité que nous sommes en droit d'attendre du réseau.

Un autre point sur lequel j'aimerais vous entendre est la question du filet de protection. Si nous examinons la moyenne, le 10 p. 100 qui paraît actuellement dans le projet de loi est aligné avec ce que les producteurs payaient dans le passé.

Tout le monde s'est présenté ici en disant que nous devons changer le Nid-de-Corbeau. Nous devons avancer plus d'argent au réseau afin qu'il puisse effectuer les investissements nécessaires pour établir une infrastructure efficace et répondre ainsi aux besoins de l'Ouest, pour améliorer la croissance économique de l'Ouest. Mais vous demandez encore un maximum de moins de 10 p. 100.

Dites-moi franchement, est-ce que les pools essaient d'obtenir, d'une autre façon, un autre tarif du Nid-de-Corbeau? Le chiffre de 3 p. 100 est insensé aujourd'hui, mais essayer d'obtenir un nouveau tarif du Nid-de-Corbeau pour de bon?

M. Macpherson: Monsieur le président, pour commenter très brièvement les améliorations du réseau, des pressions économiques très réelles poussent les divers participants du réseau au changement, et des changements ont été effectués. Nous avons essayé de le démontrer dans notre présentation.

Pour ce qui est du filet de protection, nous soutenons que la proposition faite dans le projet de loi actuel, qui est fondée sur un pourcentage du prix d'exportation—en d'autres mots, le prix aux ports—n'est pas la bonne formule. Nous croyons

[Text]

an average or basket price, which could be described as farm gate price. That is much more meaningful, I believe, to the individual farmer.

You will note that the brief itself does not mention a percentage at which it is believed it should be set. However, we recently had a meeting of the delegates of Alberta Wheat Pool, which I suppose are the legislative group of Alberta Wheat Pool, and they directed us to suggest that 5% of farm gate price was a realistic level at which this safety net or ceiling might be set.

I do not think it is the objective of the pools to achieve another Crow rate simply at a somewhat higher level. We must remember that if in fact grain prices throughout the world are good, and if they improve the way we as farmers hope they will, that would be a fairly substantial figure. If they do not improve, as we are afraid they may not, then we feel we very much need protection.

The Chairman: *Merci, monsieur Loisel.* Mr. Schellenberger.

Mr. Schellenberger: Mr. Chairman, following on the excellent questions just asked by Mr. Loisel, I and my brother ship a lot of grain to the Alberta Wheat Pool, and many of my neighbours do. You are the only elevator in our community, and you do a good job. But we have never been polled as to how we feel the payments should be made. Really, as we have been debating in the last few days, that is a very important issue.

I have also just spent a lot of time in my constituency, which is basically an agricultural constituency, talking to farmers at Crow rate meetings and individually in the last month. Many of them are very concerned about your position. As I understand it, earlier in the year you polled your members—a few of the members—by telephone or however, and it was announced that 48% wished the payment to be made to the railroads, 25% to producers, and the rest were undecided. You then went to the delegates and found that the delegates elected in the majority favoured payment to the railroads. If I am wrong I would like you to correct me, because this is important.

We find that in the press now that almost 75% of the delegates who voted are now being challenged at your delegate meetings this fall because of the concern in the area. I understand from many of my constituents their concern that perhaps a corporate structure has been set up over the years by the management that is incapable of meeting a change in the Crow and would pay the producer because the structure is set up, that it cannot meet that change in the next decade or so. As a result, a payment to the railroad would be better for the structure that is set up. I can understand that, and I would like to know if that is the case, because it is important to the decision that we have to make here.

[Translation]

qu'elle devrait être fondée sur une moyenne ou sur un prix du panier, qui pourrait être défini comme le prix à la ferme. Je crois que cela a plus de sens pour l'agriculteur individuel.

Vous remarquerez que la présentation ne mentionne pas de pourcentage que nous croyons juste. Toutefois, nous avons eu une réunion des délégués de l'*Alberta Wheat Pool* récemment, qui sont je suppose les représentants législatifs de l'*Alberta Wheat Pool*, et ils nous ont demandé de suggérer que 5 p. 100 du prix à la ferme constituait un niveau réaliste auquel établir ce filet de protection ou ce plafond.

Je ne crois pas que le but des pools soit d'obtenir un nouveau tarif du Nid-de-Corbeau à un niveau plus élevé. Nous devons nous rappeler que cela représenterait un chiffre assez important, si les prix du grain dans le monde sont bons et s'ils s'améliorent comme nous, les agriculteurs, l'espérons. S'ils ne s'améliorent pas, comme nous le craignons, nous sentirons alors un très grand besoin de protection.

Le président: *Thank you, Mr. Loisel.* Monsieur Schellenberger.

M. Schellenberger: Monsieur le président, pour donner suite aux excellentes questions que vient de poser M. Loisel, mon frère et moi expédions de grandes quantités de grain à l'*Alberta Wheat Pool*, comme plusieurs de nos voisins. Vous possédez le seul élévateur de notre communauté et vous faites du bon travail. Mais on ne nous a jamais approchés pour connaître notre opinion sur le mode de paiement. C'est là une question vraiment importante, puisque nous l'avons discutée pendant plusieurs jours.

Je viens juste de passer beaucoup de temps dans mon comté, qui est un comté foncièrement agricole, à parler à des agriculteurs individuellement et aux réunions sur le tarif du Nid-de-Corbeau. Plusieurs d'entre eux sont très préoccupés de votre position. À ce que j'ai compris, vous avez fait un sondage auprès de vos membres au début de l'année—auprès de quelques membres—par téléphone ou autrement, et vous avez ensuite déclaré que 48 p. 100 favorisaient le paiement aux compagnies de chemins de fer, 25 p. 100 favorisaient le paiement aux producteurs et le reste était indécis. Ensuite, vous avez consulté les délégués élus et la majorité favorisait le paiement aux chemins de fer. Si je suis dans l'erreur, je voudrais que vous me corrigiez parce que c'est important.

Maintenant, nous apprenons par la presse que 75 p. 100 des délégués qui ont donné leur opinion sont contestés aux réunions de délégués à cause de l'inquiétude que soulève cette question. Je comprends l'inquiétude de plusieurs de mes électeurs comme suit: une structure corporative a été bâtie par l'administration pendant un certain nombre d'années, mais cette structure est incapable de s'adapter au changement du Nid-de-Corbeau qui voudrait payer le producteur, mais elle est incapable de s'adapter au changement dans la prochaine décennie parce que la structure est établie. Par conséquent, le paiement aux compagnies de chemins de fer serait plus avantageux pour la structure établie. Je comprends cela et je voudrais savoir si c'est bien le cas parce que c'est important pour la décision que nous allons prendre ici.

[Texte]

I am wondering if you would table for us the poll that you did; why, because of all the concern in this province regarding the payment to the railroads you will not poll all your producers who move grain because of the importance of the issue and see whether in fact the delegates are reflecting their constituents; and if this committee decides that we should pay the producer, whether your structure can meet that in the future.

If you believe that, then the 135,000 or 145,000 producers who move grain to the Alberta Wheat Pool would take that payment as producers and allocate it to the railroads. You should have confidence in your producers that in fact you are representing them, then there would be no concern. In fact, the payment would go directly to the railroads in the majority at this time anyway.

I wonder why you have not discussed the payment being made on volume delivered to your railroads on freedom of choice if there is a concern on acreage payments.

I am asking quite a few questions in one, but our time is limited.

Mr. Macpherson: Mr. Chairman, I do not have with me the particular poll or question that was asked, and to which Mr. Schellenberger refers. There was an earlier survey conducted by Alberta Wheat Pool. I might say that we follow a practice of surveying our members on a yearly basis—or a small cross-section of our members on a yearly basis—on a variety of subjects. The results of the one that was done about a year and a half ago indicated that 57% favoured payment to the railroads and 43% favoured payment to producers.

• 1020

I am interpreting here, and I am not sure that I may be interpreting your question correctly, but if you are asking if Alberta Wheat Pool can survive and continue to provide the sort of service that our members require if payment is made to producers, the answer is in a general way yes, there is no question that we can do that. But we believe that as time goes on most certainly there will be the ability by the railways to in fact dictate where grain facilities will be located and our organization would have taken away from it some of its ability to choose where and how we serve our members.

You ask about based on volume delivered. I would simply say that if a system can be devised or were devised that would see the payment made on volume delivered then there is really little difference between that and a direct payment to railroads because in effect that is what that would be.

The Chairman: Thank you, Mr. Schellenberger.

Madame Côté, s'il vous plaît. Cinq minutes.

[Traduction]

Je me demande si vous nous soumettriez le sondage que vous avez effectué. Pourquoi? À cause de toute l'inquiétude que crée dans cette province le paiement aux compagnies de chemins de fer, vous ne sonderez pas tous les producteurs qui expédient du grain; à cause de l'importance de la question et pour savoir si oui ou non les délégués expriment bien l'avis de leurs électeurs; et si ce comité décide que nous devrions payer le producteur, savoir si oui ou non, votre structure pourra s'y adapter à l'avenir.

Si vous croyez cela, les 135,000 ou 145,000 producteurs qui expédient du grain à l'*Alberta Wheat Pool* accepteraient ce paiement comme producteurs et l'alloueraient aux compagnies de chemins de fer. Vous devriez faire confiance aux producteurs que vous représentez en fait, et il n'y aurait plus d'inquiétude. En fait, le paiement serait fait directement aux compagnies de chemins de fer dans la plupart des cas en ce moment.

Je me demande pourquoi vous n'avez pas discuté du paiement effectué selon le volume livré à vos compagnies de chemins de fer, sur la liberté de choisir s'il existe des inquiétudes quant au paiement fait selon la superficie en acres de terre.

Je pose plusieurs questions en une, mais notre temps est limité.

M. Macpherson: Monsieur le président, je n'ai pas en ma possession le sondage ou la question particulière qui a été posée et dont parle M. Schellenberger. Un sondage a été effectué antérieurement par l'*Alberta Wheat Pool*. Je pourrais ajouter que nous effectuons annuellement un sondage auprès de nos membres—ou auprès d'un petit échantillon de nos membres, annuellement—sur une gamme de sujets. Les résultats de celui qui a été effectué il y a environ un an et demi indiquaient que 75 p. 100 favorisaient le paiement aux compagnies de chemins de fer et que 43 p. 100 favorisaient le paiement aux producteurs.

C'est de l'interprétation que je fais actuellement, et je ne suis pas sûr de bien interpréter votre question, mais si vous demandez si le syndicat du blé de l'Alberta peut survivre et continuer à offrir le genre de service que ses membres exigent dans l'éventualité où le paiement serait fait aux producteurs, la réponse serait, en général, oui, il est certain que nous pouvons le faire. Mais nous croyons qu'à mesure que le temps passe, les chemins de fer pourront certainement dicter l'endroit où devront être situées les installations destinées au grain et notre organisme se verrait alors enlever une certaine partie de sa capacité de choisir l'endroit et la façon de desservir ses membres.

Votre question portait sur le volume. Je dirais simplement que si un système peut être conçu ou est conçu de façon à ce que les paiements soient faits en fonction du volume livré, il y a vraiment très peu de différence entre un tel système et un paiement direct aux chemins de fer parce que c'est exactement ce que cela serait.

Le président: Merci, monsieur Schellenberger.

Mrs. Côté, please, five minutes.

[Text]

Mme Côté: Je vous remercie, monsieur le président. Mes questions porteront sur les coûts de transport et de manutention.

Monsieur Macpherson, la semaine dernière nous avons accueilli, en tant que témoins, les représentants des compagnies de chemins de fer. Ils nous ont parlé des délais et des frais supplémentaires que ceux-ci occasionnaient aux compagnies de chemins de fer.

Pour faire suite aux questions qui vous ont été posées par M. Bockstael et M. Loisel, j'aimerais en connaître davantage au sujet de votre rôle en tant qu'intermédiaire dans le transport. Je comprends difficilement, avec les compagnies de chemins de fer, que le transport d'un wagon de céréales se fasse dans un délai de 18 à 21 jours, dépendant des endroits ou des compagnies qui transportent le grain. Comment intervenez-vous dans ce processus, à quel moment et où cela se fait-il? Toutes les améliorations qui seront apportées aux voies ferrées, ce nombre plus important de wagons-trémis qui sera mis à la disposition des producteurs, comment prévoyez-vous mieux utiliser tout ce matériel afin que les wagons transportant les céréales puissent le faire dans quatre, cinq, ou huit jours au maximum?

Mr. Macpherson: Mr. Chairman, the role of the Alberta Wheat Pool and of any other of the grain handlers in the transportation of grain occurs at two locations, one in the country spread in our case throughout the whole of the Province of Alberta and a small area of northeastern British Columbia where grain is produced. We have country elevators that accept the grain from farmers and then it is their function to load the grain onto the railcars that are provided to us by the railroads. However, that is perhaps an oversimplification.

The Canadian Wheat Board, as you know, is the major marketer of grains for Canada, although not the sole marketer of course. They have a degree of control of the allocation of railcars to the various elevator locations, and they do this on the basis of an effort to do two things: first of all to get the kinds and grades of grain into port position that are needed to meet the market at that particular time, and the other important consideration, although secondary to the first, is to try to provide among the various producers throughout the Prairies some equity of opportunity to serve the market.

Our other role is at the other end of the railway, at port position, where we own and operate terminal elevator facilities that receive this grain and process it by way of cleaning impurities from the grain and so on, segregating it by grade and even, in the case of some grades of wheat, by protein content and then loading it onto the vessels that are presented at our docks to take on the various kinds and grades that are being moved at that particular time.

I go through this rather lengthy explanation because I want to make the point that grain is a very particular sort of product. There are a great many types of grain and there are a variety of grades and it is a complex product to handle.

One of the things I expect the railways have suggested to you, if not directly I am sure at least by inference, is that if there are fewer locations in the country where grain needs to

[Translation]

Mrs. Côté: Thank you, Mr. Chairman. My questions will have to do with costs for transportation and handling.

Mr. Macpherson, last week we have had as witnesses representatives of railway companies. They told us about delays and extra expenditures that such a system would impose on railway companies.

Following the questions of Mr. Bockstael and Mr. Loisel, I would like to know more about your role as intermediary in the transport business. I can hardly understand along with the railway companies, that the hauling of grain cars can take from 18 to 21 days, depending on where this is going on and on what company is transporting the grain. What is your role in this whole process when and where does that take place? With the upgrading of the tracks and a greater number of hopper cars being put at the disposal of the producers, how do you envisage your better using all that equipment in order that the cars transporting grains can do their job in four, five or eight days or less?

M. Macpherson: Monsieur le président, le rôle du syndicat du blé de l'Alberta et de tout autre manutentionnaire de grain dans le transport du grain se limite à deux endroits, l'un d'eux se trouvant dans le pays, dans notre cas dans l'ensemble de l'Alberta et dans une région limitée du nord-est de la Colombie-Britannique là où le grain est cultivé. Nous avons des éleveurs locaux qui reçoivent le grain des producteurs, puis c'est le rôle du syndicat de charger ce grain dans des wagons qui leur sont fournis par les chemins de fer. Cependant, c'est là une explication trop simple du processus.

La Commission canadienne du blé, vous le savez, est le principal vendeur de grains au Canada, même si elle n'est pas le seul. La Commission a un certain contrôle quant à l'affectation des wagons aux différents éleveurs, et elle le fait en tentant d'atteindre deux objectifs: d'abord transporter au port les catégories et les qualités de grains dont on a besoin pour satisfaire le marché à ce moment, et deuxièmement, même si cette considération est moins importante que la première, on vise à donner aux différents producteurs de l'ensemble des Prairies une chance égale de profiter du marché.

Notre autre rôle se situe à l'autre extrémité de la ligne de chemin de fer, au port, où nous possédons et exploitons des éleveurs terminaux qui reçoivent ce grain et le nettoient de ses impuretés, le séparent selon sa qualité et même, dans le cas de certaines qualités de blé, suivant le contenu en protéines, puis le chargent dans les navires qui sont là pour transporter les différentes sortes et qualités de grains qui sont transportés à ce moment-là.

Je vous explique tout ceci assez longuement parce que je veux que vous compreniez bien que le grain est un produit assez particulier. Il y a beaucoup de types de grains et plusieurs qualités et produits complexes à manutentionner.

L'une des suggestions que les chemins de fer vous ont probablement faites, sinon directement du moins de façon sous-entendue, est que s'il y avait moins d'endroits dans le pays

[Texte]

be loaded they can do a more efficient job. I would not dispute that, but I would come back to our contention that the real costs in this must begin with the producer, and if we have a system that disadvantages some producers because of poor accessibility to facilities in the country, then we as a co-operative are not really doing our job for our members.

We have reduced the number of locations where we provide service very substantially in recent years, roughly by one-third. That is an ongoing process. It is continuing. The board of directors of Alberta Wheat Pool, as an example, at their last board meeting authorized the closing of another 10 locations in the province. But it is the sort of process that we want to be able to keep control of so we can have a system that will, in our opinion, give adequate service to our membership.

The Chairman: Madame Côté, you have one minute left.

Mme Côté: Je vous remercie, monsieur le président.

Vous nous parlez du rôle de la Commission canadienne du blé et de ses efforts dans le but de mettre à votre disposition un nombre de wagons suffisant. Cela me surprend un peu car j'étais sous l'impression que la Commission canadienne du blé et les *Wheat Pool* étaient très au courant et qu'ils entretenaient des communications régulières, à savoir de quoi chacun disposait, c'est-à-dire quel genre de céréales sont en entrepôt et celles qui seront transportées.

• 1030

Puisque la Commission canadienne du blé émet elle-même les permis pour la production des céréales, elle doit donc savoir ce qui est disponible sur le marché pour la production intérieure et ce qui doit être vendu sur le marché extérieur! Elle est certainement très au fait des besoins de wagons pour les producteurs afin que le tout se fasse dans les meilleurs délais possibles.

Je conçois que les céréales ne sont pas transportées comme le charbon! Le charbon peut être transporté dans un délai de trois ou quatre jours; certaines autres marchandises peuvent l'être dans moins de temps. Toutefois, les céréales, compte tenu des soins particuliers qu'on doit leur accorder, requièrent un peu plus de temps.

Le président: Ce sera votre dernière question, madame Côté.

Mme Côté: Croyez-vous que le rôle qui sera dévolu au Conseil supérieur de surveillance du transport, où vous serez représentés comme le seront les producteurs, suffira à améliorer tout le système et faire en sorte que les producteurs aient des wagons en nombre suffisant et que vous en aurez suffisamment également? Est-ce que le voeu qui est exprimé, à savoir d'augmenter la production sensiblement, donc d'amener des revenus supplémentaires aux producteurs, sera réalisé dans un délai raisonnable?

The Chairman: Mr. Macpherson.

Mr. Macpherson: Mr. Chairman, Madame Côté, if I understood you correctly, I believe you indicated that the Canadian Wheat Board issues licences to producers to produce

[Traduction]

où il leur fallait charger le grain, ils pourraient faire un travail plus efficient. Je ne contesterai pas cette opinion, mais je répéterai notre prétention que les coûts réels de tout ce processus doivent débiter chez le producteur, et que si nous avons un système qui désavantage certains producteurs parce que leur accès aux installations est limité, notre coopérative ne fait alors pas tellement bien son travail à l'avantage de ses membres.

Nous avons réduit considérablement le nombre de points de service au cours des dernières années, d'environ un tiers. C'est là un processus continu. Le conseil d'administration du Syndicat du blé de l'Alberta, par exemple, lors de sa dernière réunion, autorisait la fermeture de 10 autres points de service dans la province. Mais c'est là un processus dont nous voulons conserver le contrôle de façon à pouvoir fournir à nos membres un service que nous jugeons adéquat.

Le président: Madame Côté, il vous reste une minute.

Mrs. Côté: Thank you, Mr. Chairman.

You told us about the role of the Canadian Wheat Board and the fact that they try and put at your disposal enough railway cars for the work you have to do. This is a bit of a surprise because I was under the impression that the Canadian Wheat Board and the Wheat Pool were quite aware, through regular communications, of what kind of grain is in the facilities of everyone and what will be transported.

In view of the fact that the Canadian Wheat Board delivers itself the permits for the production of grain, they should know what is available on the market for domestic production and what must be sold on the export market. They certainly know very well how many cars the producers need in order that everything goes along as swiftly as possible.

I understand that the grain is not transported like coal! Coal can be transported in three or four days; some other goods can be in less time than that. However, because of the special care that must be given the grain, its transport takes a little more time.

The Chairman: Your last question, Mrs. Côté.

Mrs. Côté: Do you think that the role that will have the Senior Grain Transportation Committee, where your representatives will be, just like the producers, will be enough to upgrade the whole system and ensure that the producers have enough cars and that you too have enough cars? About the wish that has been expressed, that is to increase production, and therefore to give more revenues to the producers, will become reality in a reasonable period of time?

Le président: Monsieur Macpherson.

M. Macpherson: Monsieur le président, madame Côté, si je vous ai bien comprise, je crois que vous avez dit que la Commission canadienne du blé délivre des permis aux

[Text]

certain grains. If that was what you were saying, I would say that is not correct. What they do, though, is allocate delivery quotas to producers to deliver specific kinds of grain. They do that in relation to the market demands which may be current.

I do not know what more I should say. Well, the pools accept the idea of an administrative body which is being set up within the act. It is designed, of course, to help facilitate the overall movement of grain. We have some concerns about some of the powers which may be given to that individual who, as I understand it, would be an agent of government and would, therefore, be in the category of a civil servant. But, overall, I think that concept is an acceptable one to us, although we point out in our brief some suggestions which we think might improve that bill in that respect.

Mme Côté: *Merci.*

The Chairman: *Merci, madame Côté.* I am going to have to seek the co-operation of the members now to move the questions a bit quickly. I still have six people who have not put any questions yet. In order to be fair to the other witnesses whom we have agreed to hear this morning, we are going to have to move along a bit more quickly.

Mr. Malone, please.

Mr. Malone: Mr. Chairman, it is unfortunate that the time is so short. I will put my questions to Mr. Macpherson. You pride yourselves in being, and project yourselves as, a democratic organization. Am I right?

Mr. Macpherson: Yes.

Mr. Malone: You have come to the decision you have come to, that all of the payment should go to the railways, through what you consider to be a democratic choice, and you feel you reflect the majority of your people. Am I right?

Mr. Macpherson: It has been arrived at by the elected representatives of the membership.

Mr. Malone: Then, if that is the fact, the decision you have come to and the freedom of choice are the same decisions. Is that correct?

Mr. Macpherson: Mr. Chairman, I do not think I quite understand the question.

Mr. Malone: The decision to pay all of the moneys to the railway, which was democratically arrived at by your organization, and the freedom of choice option for the producer to choose how he would have the moneys received are the same decision. Am I correct?

Mr. Macpherson: No, I do not believe they are.

Mr. Malone: How could two democratic processes, each voting on the same question, come to significantly divergent views? We have one, run through your organization, which says we should pay the railway, while another process may come to a significantly different decision.

[Translation]

producteurs afin qu'ils produisent certaines céréales. Si c'est ce que vous avez dit, je vous dirais que vous êtes dans l'erreur. Ce que fait la Commission cependant, est d'attribuer aux producteurs des contingentements de livraison qui s'appliquent à certaines sortes de céréales. Elle le fait en fonction de la demande du marché à ce moment-là.

Je ne vois pas ce que je pourrais ajouter. Les syndicats acceptent l'idée d'un organisme administratif mis sur pied aux termes de la loi. Evidemment, cet organisme est conçu en vue d'aider à faciliter le mouvement général du grain. Nous éprouvons certaines réticences quant aux pouvoirs qui peuvent être délégués à cette personne qui, si je comprends bien, serait un agent du gouvernement et donc un fonctionnaire. Cependant, je pense que le concept général est acceptable, même si dans notre mémoire nous faisons quelques suggestions qui pourraient améliorer le projet de loi sous cet angle.

Mme Côté: *Thank you.*

Le président: *Thank you, Mrs. Côté.* Je vais devoir demander la collaboration des membres du Comité afin qu'ils posent leurs questions un peu plus rapidement. Il y a encore six personnes qui n'ont pas posé de question. Afin de rendre justice aux autres témoins que nous avons accepté d'entendre ce matin, nous allons devoir travailler un peu plus rapidement.

Monsieur Malone, s'il vous plaît.

M. Malone: Monsieur le président, il est malheureux que nous n'ayons pas plus de temps. Je vais poser mes questions à Mr. Macpherson. Votre organisation se targue d'être une organisation démocratique, n'est-ce pas?

M. Macpherson: Oui.

M. Malone: Vous avez pris cette décision de recommander que tout le versement aille aux chemins de fer, grâce à ce que vous considérez comme étant un choix démocratique, et vous considérez que cette décision reflète l'opinion de la majorité de vos gens, n'est-ce pas?

M. Macpherson: Cette décision a été prise par les représentants élus des membres.

M. Malone: Si tel est le cas, la décision que vous avez prise et la liberté de choix constituent les mêmes décisions, n'est-ce pas?

M. Macpherson: Monsieur le président, je ne pense pas bien comprendre la question.

M. Malone: Cette décision de verser toute la somme aux chemins de fer, qui a été prise de façon démocratique par votre organisme, et la liberté du choix qu'a le producteur quant à la façon dont il pourra recevoir l'argent constituent la même décision, n'est-ce pas?

M. Macpherson: Non, je ne crois pas que tel soit le cas.

M. Malone: Comment deux décisions prises de façon démocratique, alors qu'à chaque fois le vote fut pris relativement à la même question, en arrivent à des opinions tellement divergentes? D'une part, votre organisme dit que le versement devrait aller aux chemins de fer alors qu'en une autre occasion, il en est venu à une décision tout à fait différente.

[Texte]

Mr. Macpherson: Mr. Chairman, I think the only response I can give is that I would think Mr. Malone, who is more experienced, I expect, in democratic processes, has seen varying decisions made by groups on the same subject.

Mr. Malone: Mr. Chairman, I would like to ask another question. Did the Alberta Wheat Pool, throughout this past winter, conduct a number of meetings to inform people about the consequences of any proposed changes to the Crow rate? Were meetings held?

Mr. Macpherson: Yes, we held a series of meetings.

Mr. Malone: At those meetings, did the Alberta Wheat Pool project, at most of those meetings or at least at many of those meetings, what the cost of transportation would be, projected to the year 2000, if based on the calculations of the original Crow, on the 6% calculation per year? Was that part of the discussion which was frequently put forward?

Mr. Macpherson: Yes, it was.

Mr. Malone: Did you, at those meetings, project the elevation costs of elevators, and, if not, why not?

Mr. Macpherson: We did not project those costs because . . .

Mr. Malone: Is it not the case, then, that what you have done . . . ?

Mr. Macpherson: —the question under review was the transportation issue.

Mr. Malone: Does that not give a one-sided slant to scare farmers, when only one of the variables of a formula is discussed and not the other variables, to give them a picture that is slanted, and to give the view that railway cost is the only cost they should be focussing upon, and not all other future costs?

Mr. Macpherson: Mr. Chairman, no, I do not believe so. Farmers have known for a long time that these other costs Mr. Malone refers to can, and do, vary from time to time. But they have been in a position for many years where their freight cost was a fixed quantity. This was the thing which was of concern.

I might just comment, very briefly, on the question of handling charges. If we look at the history of handling charges through the country elevator system, they went for many years with very little change. In the times of rather high inflation, they went up rather dramatically. I might tell you that yesterday the Alberta Wheat Pool filed for a 3% increase in our handling charges for the current year.

The Chairman: Your final question, Mr. Malone.

Mr. Malone: Our witness has suggested in his brief that the government would bring about more efficiency if we paid the railways. Would the witness explain, vis-à-vis VIA Rail, where the government pays the railway, how efficient VIA Rail is?

[Traduction]

M. Macpherson: Monsieur le président, je pense que tout ce que je peux répondre à M. Malone est qu'il a plus d'expérience, je pense, du fonctionnement de la démocratie et qu'il a certainement vu des décisions divergentes prises par des groupes sur le même sujet.

M. Malone: Monsieur le président, j'aimerais poser une autre question. Le syndicat du blé de l'Alberta a-t-il tenu, au cours de l'hiver dernier, plusieurs réunions pour informer les gens des conséquences de tout projet de changement du tarif du Nid-de-Corbeau? Y a-t-il eu des réunions?

M. Macpherson: Oui, nous avons tenu une série de réunions.

M. Malone: N'est-il pas vrai que lors de ces réunions, lors de la plupart de ces réunions ou du moins à l'occasion de plusieurs de ces réunions, que le syndicat du blé de l'Alberta faisait des projections de ce que seraient les coûts de transport, jusqu'en l'an 2000, à partir des calculs du tarif original du Nid-de-Corbeau, dans l'hypothèse où il y aurait 6 p. 100 par année? Est-ce que cet argument n'a pas été utilisé fréquemment dans vos discussions?

M. Macpherson: En effet.

M. Malone: Avez-vous lors de ces réunions, fait des projections quant à l'augmentation des coûts des élévateurs, et sinon pourquoi?

M. Macpherson: Nous n'avons pas fait de projections de ces coûts parce que . . .

M. Malone: N'est-il pas vrai, alors, que vous avez fait . . . ?

M. Macpherson: . . . la question à l'étude était celle du transport.

M. Malone: Cela ne contribue-t-il pas à donner aux agriculteurs une vision biaisée, lorsque seulement l'une des variables d'une formule fait l'objet de discussions et non les autres, à leur présenter une image qui est biaisée, à leur faire avaler que les coûts du transport par chemins de fer sont les seuls coûts dont ils devraient se préoccuper, à l'exclusion de tous les autres coûts à venir?

M. Macpherson: Monsieur le président, non, je ne le pense pas. Les agriculteurs savent depuis longtemps que ces autres coûts dont parle M. Malone peuvent varier à l'occasion. Cependant, ils sont depuis des années dans une position où les coûts de transport n'ont pas varié. Voilà ce qui les inquiétait.

J'aimerais faire un commentaire, très bref, sur la question des frais de manutention. Historiquement, les frais de manutention dans l'ensemble du réseau des élévateurs locaux, ces frais ont vraiment peu changé au cours des années. À l'époque où l'inflation était assez élevée, ces frais ont augmenté assez rapidement. Je pourrais ajouter qu'hier, le syndicat du blé de l'Alberta a demandé une augmentation de 3 p. 100 de ses frais de manutention pour l'année courante.

Le président: Votre dernière question, monsieur Malone.

M. Malone: Notre témoin laisse entendre dans son mémoire que le gouvernement rendrait les chemins de fer plus efficaces s'il les subventionnait. Le témoin pourrait-il expliquer jusqu'à quel point la société VIA Rail, une société qui reçoit des

[Text]

Why is it more efficient to pay government when all the money is in the railways' hands—they now have their money in hand—if they have to then have targets in order to move certain volumes and it requires a bureaucracy to establish those targets and make sure they are carried out? If a railway operator were operating on business principles he would take his grain from the shortest distance and on through-lines rather than serving far-away communities, as opposed to putting the money in the farmer's pocket, making it so that the railways could make a profit and they would have to chase the dollar, going down branch lines or wherever to get the dollar and to put freedom of choice or choice into the farmer's management decisions as to what grains he grows and what routes he ships and what methods. Why is paying the government a more efficient incentive than those options to producers and those incentives to make the railway chase the dollar?

• 1040

The Chairman: Thank you, Mr. Malone. Mr. Macpherson.

Mr. Macpherson: Mr. Chairman, I think the railways are going to be in the same position insofar as receiving money. They are not going to have their money in hand. Under either proposal, they will be paid a rate for the tonness they move.

The setting of targets is, I think, a desirable and really an essential part of the process in order to arrive at the particular rate for a particular year that may be charged. When it comes to your suggestion of the railways chasing the dollar—and I believe you used the example of down a branch line or wherever—I think what will happen would be the very opposite, that the railway would be in a position to offer adequate service at selected points of their choosing, and the grain will have to come there no matter where it may have to come from.

The Chairman: Thank you, Mr. Macpherson. Mr. Neil.

Mr. Neil: Thank you, Mr. Chairman. Mr. Macpherson, I would like to follow up on the comments by Mr. Mayer. He quoted from a newspaper article in the summer of 1979, when you said that an increase in the freight rate on export grain would encourage more Alberta farmers to start raising livestock and growing feed grain to service them. Then in the next paragraph you are quoted as saying that while this would be a more profitable venture for producers if grain rates were higher, it would deprive the pool of some business it now has.

Now, I gather from looking at this statement that your prime concern is with the viability of your operation. This is

[Translation]

subventions du gouvernement, jusqu'à quel point VIA Rail est efficace? Pourquoi est-il plus efficace de payer le gouvernement lorsque tout l'argent se retrouve entre les mains des sociétés de chemin de fer? On se rappellera que ces derniers doivent se fixer des objectifs de façon à transporter des volumes donnés, ce qui exige la présence d'une bureaucratie veillant à ce qu'on atteigne ces objectifs. Si un chemin de fer fonctionnait uniquement sur une base commerciale, il transporterait des céréales sur les distances les plus courtes et les voies les plus directes plutôt que de desservir les collectivités éloignées et de remettre de l'argent à l'agriculteur. Cela lui permettrait de réaliser des bénéfices et l'obligerait à les rechercher activement, c'est-à-dire à desservir les voies secondaires et à accorder la liberté de choix à l'agriculteur pour ce qui est de décider quelle céréale il doit cultiver, par quelle méthode et par quel trajet expédier son produit. Pourquoi serait-il plus efficace de donner de l'argent au gouvernement que d'accorder la liberté de choix aux producteurs et de recourir aux mesures incitatives encourageant les sociétés de chemin de fer à chercher la rentabilité?

Le président: Merci, monsieur Malone. Monsieur Macpherson.

M. Macpherson: Monsieur le président, je crois que les chemins de fer seront dans la même situation pour ce qui est de recevoir des subventions. En effet, ils ne recevront pas automatiquement de somme donnée car, d'après les propositions, on leur remettra un tarif correspondant aux tonnes de marchandises transportées.

A mon avis, l'établissement d'objectifs constitue une part essentielle du processus nous permettant de fixer un tarif donné correspondant à une année donnée. Pour ce qui est maintenant de votre idée d'après laquelle les chemins de fer devraient chercher activement les bénéfices en desservant, par exemple, les lignes secondaires ou quelque chose de semblable, je crois qu'une telle façon de faire se solderait par des résultats tout à fait contraires, c'est-à-dire que les sociétés de chemin de fer seraient en mesure d'offrir un service satisfaisant à des endroits donnés qu'elles auraient elles-mêmes choisis, et qu'il faudrait alors que les céréales y soient expédiées quelle que soit leur origine.

Le président: Merci, monsieur Macpherson. Monsieur Neil.

M. Neil: Merci, monsieur le président. Monsieur Macpherson, j'aimerais reprendre sur la lancée des propos de M. Mayer. Ce dernier a cité un article de journal paru à l'été de 1979, où vous avez affirmé qu'une augmentation du tarif du transport du grain destiné à l'exportation pousserait un plus grand nombre d'agriculteurs albertains à se tourner vers l'élevage de bétail et la culture de grains de provende nécessaires à cette activité. Puis, au paragraphe suivant, vous avez observé que même si on augmentait les tarifs relatifs au transport des grains, ce qui serait plus avantageux pour les producteurs, cela diminuerait le chiffre d'affaires des groupes du blé par rapport à leurs activités actuelles.

Sur la foi de cette déclaration, votre plus grande préoccupation est d'assurer la rentabilité de votre entreprise, ce qui est

[Texte]

understandable. You, as the president of the Alberta Wheat Pool, are concerned about the viability of your operation, and I would suggest that your concern for the producers is perhaps secondary. Would that be a fair statement?

Mr. Macpherson: Mr. Chairman, no sir, I do not think it is a fair statement. Certainly I am concerned about the viability of the operation of Alberta Pool; I think I would be subjected to a good deal of criticism by our members if I were not.

In referring to the fact that increased feeding of livestock in Alberta in particular would deprive the pool of some business that we now do, that would be correct. But in serving what I refer to as the domestic feed market—in other words, the one right here in Alberta—a relatively small portion of that grain moves through the elevator system in any case. It is my belief that in most instances it is an inefficient way of handling that grain, because it goes through a handling process that probably is not necessary to serve the market. Nevertheless, some part does come, but that was not of any great concern to us.

Mr. Neil: If you are concerned about the producers, if there is any way that their profits can be maximized I think this should concern you. As I say, I can understand your concern about your system.

I had the opportunity of discussing this whole question of freight rates and so on with some of the officials of one of the pools in my office in Ottawa. They indicated to me that their concern was keeping control of the rationalization of their system. This is understandable. I put this to the railway officials when they visited me subsequently, and the railways are sympathetic; they indicated to me that they were prepared to co-operate with elevator companies in determining what is the best system for the movement of grain.

Have you ever sat down—you or the other two pools—with the railway companies and discussed the rationalization of the system?

• 1050

Mr. Macpherson: There have, on occasion, been some relatively informal discussions about that particular subject. When we look back a few years, we have a few examples of suggestions the Alberta Wheat Pool has made which, in our opinion, would have enabled the railway operation to be more efficient. They were not accepted at that time by the particular railway in question, perhaps for good reasons. I am not a railroader, but they seemed to have some logic to me. Our operating people are in continuing contact with the railroads in efforts to try to make the movement of grain more efficient.

Mr. Neil: Mr. Macpherson, one thing that bothers me is the serious impact on the producer of the increase in the freight rates. They are the people who are affected most. Yet in your brief, when you are talking about the Senior Grain Transportation Committee, you are suggesting the elimination of the producer-representatives from that committee. I cannot

[Traduction]

compréhensible. En effet, en tant que président de l'*Alberta Wheat Pool*, c'est ce qui vous intéresse, alors que, d'après moi, votre préoccupation au sujet du sort des producteurs vient peut-être en second lieu. Ai-je raison?

M. Macpherson: Monsieur le président, non, je ne crois pas que vous ayez raison. Evidemment, la survie et la prospérité de l'*Alberta Wheat Pool* m'intéressent; je ferais d'ailleurs l'objet de critiques si tel n'était pas le cas.

Cela dit, je crois qu'il est exact de dire que le *pool* perdrait une certaine part de son chiffre d'affaires si l'on se tournait davantage vers la culture des grains de provende en Alberta. Cependant, le marché national des grains de provende, c'est-à-dire, celui de l'Alberta, n'achemine qu'une assez faible proportion de ce grain par les systèmes de transport jusqu'au terminus à silos. À mon avis, dans la plupart des cas, cette façon de faire est inefficace parce que le grain est manutentionné alors que ça n'est peut-être pas nécessaire pour desservir le marché. Néanmoins, une partie de ces céréales de provende nous parvient, mais cela ne nous préoccupe pas énormément.

M. Neil: Si la situation des producteurs vous tient à coeur, alors les moyens pouvant les aider à augmenter leurs bénéfices devraient vous intéresser. Cela dit, je puis comprendre votre préoccupation relative au système.

J'ai eu l'occasion de discuter de cette question des tarifs relatifs au transport des marchandises et cetera, avec certains des cadres de l'un des *pools*, à mon bureau d'Ottawa. Ces derniers m'ont dit tenir à continuer à avoir la main haute sur la rationalisation de leur système. Cela me paraît compréhensible. J'ai ensuite abordé le sujet auprès des représentants des chemins de fer et ils étaient ouverts là-dessus. Ils m'ont dit être disposés à collaborer avec les entreprises d'entreposage pour en arriver au meilleur système possible en matière de transport des grains.

J'aimerais savoir si votre entreprise ou les deux autres groupes du blé ont déjà discuté de la question de la rationalisation du système avec les chemins de fer.

M. Macpherson: Des discussions officieuses ont eu lieu à l'occasion sur le sujet. Lorsqu'on se reporte à quelques années en arrière, on retrouve quelques-unes des propositions présentées par l'*Alberta Wheat Pool* qui, à mon avis, auraient augmenté l'efficacité des chemins de fer. Cependant, la société de chemin de fer en question ne les a pas acceptées, peut-être pour des raisons sérieuses. Quoi qu'il en soit, je ne travaille pas pour les chemins de fer mais ces propositions me paraissaient sensées. À l'heure actuelle, nos services d'exploitation sont constamment en contact avec les chemins de fer afin qu'on collabore à améliorer l'efficacité du transport des céréales.

M. Neil: Monsieur Macpherson, je suis préoccupé par les conséquences assez sérieuses qu'entraînera pour les producteurs la hausse des tarifs car ce sont ces derniers qui seront les plus touchés. Or, lorsque votre mémoire aborde le sujet du Comité supérieur de transport des grains, vous proposez qu'on élimine les représentants des producteurs de ce groupe. Je ne

[Text]

understand this. After all, these people are the ones who are concerned most.

You talk about it as a transportation policy, but surely you cannot have a committee that is top heavy. It is made up of all the major elevator companies. It is made up of representatives of the Canadian Wheat Board, representatives of the Canadian Grain Commission, the administrator, and representatives of the eastern livestock people. The farmers pay the bill. They only have three out of twenty-one on that committee. Yet you are suggesting they be eliminated from that committee. Can you tell me why you feel they should be eliminated from that committee?

Mr. Macpherson: Well, first, Mr. Chairman, Mr. Neil, we do not suggest they be eliminated. We suggest that there be one producer-representative. We put forward a suggestion as to how that individual should be chosen.

I suppose it comes down to looking at the committee and to what we see as an important function of it. I think you would agree that a very large committee can be unwieldy. There is a real tendency in my mind, in such cases, for an executive committee to be appointed. So you tend, then, to end up with a small group performing most of the function which was seen for the committee itself. Perhaps even the administrator really takes over and runs things as he sees fit. I guess one of the concerns I have about the bill is that, to my mind, there is the potential within the bill for that very thing to happen.

If we are looking for a committee which deals with agricultural policy, why then certainly we would want farmers and farm groups to have a broad representation, much broader than three. But I do not see this committee as that. I see it as a committee whose main duty is to facilitate the physical movement of grain.

The Chairman: Thank you. Thank you, Mr. Neil. One final question, Mr. Neil, briefly, please.

Mr. Neil: Yes. I gather that you are suggesting the Chairman of the Canadian Wheat Board Producers' Advisory Committee and the Chairman of the Advisory Committee of the Livestock Feed Board of Canada replace these three farmer representatives. It is rather interesting that a number of the organizations which appeared before us yesterday indicated they did not feel there was sufficient producer representation on this board. You say you represent the farmers but it seems to me that by trying to eliminate the three who are on the board, you are not really representing the farmers; you are trying to eliminate them.

Mr. Macpherson: I think, Mr. Chairman, it is a judgment of what the real function of this particular committee is. We obviously must see it somewhat differently than some other groups.

The Chairman: Thank you, Mr. Neil. Mr. Kilgour. Five minutes, please, Mr. Kilgour.

[Translation]

comprends pas pourquoi. Après tout, ce sont ces derniers à qui la question tient le plus à coeur.

Vous parlez d'une politique de transport, mais on ne peut certainement pas créer un comité constitué surtout de cadres supérieurs d'entreprises. Or, il comprend justement toutes les principales entreprises d'entreposage. Il compte des représentants de la Commission canadienne du blé, de la Commission canadienne des grains, l'administrateur et des représentants des éleveurs de bétail de l'est. Ce sont cependant les agriculteurs qui paient la note et il n'y a que trois d'entre eux parmi les 21 membres de ce groupe. En dépit de cela, vous allez jusqu'à proposer qu'ils ne fassent plus partie du Comité. Pouvez-vous me dire pourquoi?

m. Macpherson: Eh bien, d'abord, monsieur le président, monsieur Neil, nous ne proposons pas qu'ils ne fassent plus partie du groupe. Nous recommandons qu'il y ait un représentant des producteurs. Nous avons également indiqué comment il faudrait procéder pour choisir ce dernier.

Cela nous ramène à la conception qu'on a de ce Comité et de ses importantes fonctions. Or, vous conviendrez avec moi qu'un comité constitué de nombreuses personnes aura de la difficulté à fonctionner. Dans une telle situation, on a tendance à créer un sous-comité exécutif. On se retrouve alors avec un petit groupe qui exerce la plupart des fonctions d'abord dévolues au comité lui-même. Parfois aussi, c'est l'administrateur lui-même qui prend les choses en main et administre à son gré. Il me semble justement que le projet de loi permettrait qu'une telle situation se produise, et c'est un de mes sujets de préoccupation.

Si l'on cherche à mettre sur pied un comité qui se penchera sur les grandes orientations en agriculture, alors il est certainement tout à fait indiqué que les agriculteurs et les groupes d'agriculteurs y soient largement représentés, c'est-à-dire qu'ils soient plus de trois. Toutefois, le comité en question ne me paraît pas avoir cette vocation. Il me semble être avant tout un groupe dont la fonction principale est de faciliter le transport des grains.

Le président: Merci. Merci, monsieur Neil. Une dernière question, monsieur Neil, brièvement, s'il vous plaît.

M. Neil: Oui. Je crois que vous proposez que le président du conseil consultatif de la Commission canadienne du blé et le président du Comité consultatif de la Commission canadienne des grains de provende remplacent ces trois représentants des agriculteurs. À cet égard, il est assez intéressant de noter qu'un certain nombre des organisations ayant témoigné devant nous hier nous ont dit estimer qu'il n'y avait pas suffisamment de producteurs représentés au sein de cette commission. Vous-même affirmez représenter les agriculteurs, mais il me semble que tel n'est pas vraiment le cas puisque vous vous efforcez d'éliminer leur présence au sein du Comité.

M. Macpherson: Monsieur le président, cela tient à l'interprétation qu'on donne aux fonctions de ce comité. En l'occurrence notre interprétation est manifestement assez différente de celle de certains autres groupes.

Le président: Merci, monsieur Neil. Monsieur Kilgour. Monsieur Kilgour, tenez-vous en s'il vous plaît à cinq minutes.

[Texte]

Mr. Kilgour: Thank you, Mr. Chairman. Mr. Macpherson, would you tell us, sir, if you participated in the development of the Double 80 proposal, and if you personally favour the Double 80 proposal?

Mr. Macpherson: Mr. Chairman, I participated to the extent that there were two groups which met. One of them, for want of a better term, was a senior group. I was part of that. We agreed we would each of us supply a technical person to sit on a technical committee which would discuss, and attempt to develop, what turned out to be Double 80. There were other possibilities in my mind which might have been followed up and which, to this time at least, have not been followed up to any great extent.

When you ask if I personally favour the Double 80 proposal, I would have to say I do not. I see the Double 80 as a proposal which I suppose, with refinements, could work. But I see it as a proposal where 20% of the money is paid to the railroads, 80% is allocated to the producers, and the choice in it is really for the producer to decide how he is going to use his money.

Mr. Kilgour: You indicated to Mr. Schellenberger that about half of your members favour payment to the railways, and slightly less than half favour direct payment to the producer. Have you put to them how many of them would favour freedom of choice? Given your long knowledge of the pool, what do you think the membership would feel about freedom of choice?

Mr. Macpherson: Mr. Chairman, when we talk about freedom of choice and just that concept, of course it is very difficult for anyone to say that he is opposed to it. It depends upon what the proposal really is; in this case, we were talking about the Double 80. I believe our delegates, who, as I have said earlier, are the democratically elected representatives of their membership, went through a good deal of effort and trouble to know what was the feeling of members in their respective sub-districts. When they dealt with the subject, they rejected it.

The Chairman: Final question, Mr. Kilgour.

Mr. Kilgour: A two-part one, Mr. Chairman, and they are totally unrelated. First, sir, do you not think that the freedom of choice would reduce the hurt that we all concede is being done to the livestock industry? Second—this is the unrelated part—if the government should refuse to remove the 31 million-tonne limit, would you recommend that we vote for or against the bill?

Mr. Macpherson: I think the Double 80 proposal has the potential to over-reduce at times, if that is the right term to use, the hurt to livestock producers. On your other question, if I might paraphrase, I suppose the question is whether, even though we may not get the sorts of changes we think should be

[Traduction]

M. Kilgour: Merci, monsieur le président. M. Macpherson, pouvez-vous nous dire si vous avez participé à l'élaboration de la proposition Double 80, et si vous y êtes personnellement favorable?

M. Macpherson: Monsieur le président, j'y ai participé dans la mesure où je faisais partie d'un des deux groupes qui se sont alors rencontrés, c'est-à-dire qu'il s'agissait d'un groupe plus «ancien» si je puis m'exprimer ainsi. Nous avons alors convenu que chacun des groupes enverrait un spécialiste des questions techniques siéger au sein d'un comité à vocation technique, et ce dernier, comme prévu, a discuté et élaboré certaines propositions, les recommandations Double 80. Je songeais également alors à d'autres possibilités qu'on aurait pu concrétiser, mais jusqu'à maintenant à peu près rien n'a pas été fait.

Pour ce qui est de savoir si je suis personnellement favorable aux propositions Double 80, non je ne le suis pas. Bien entendu, on pourrait modifier quelque peu cet ensemble de telle sorte qu'elles puissent fonctionner. Cependant, d'après moi, le Double 80 accorde 20 p. 100 de l'argent aux chemins de fer et 80 p. 100 aux producteurs tout en laissant à ces derniers le choix d'utiliser l'argent comme bon leur semble.

M. Kilgour: Vous avez dit à M. Schellenberger que près de la moitié de vos membres voient d'un bon oeil qu'on accorde l'argent aux chemins de fer alors qu'un peu moins de la moitié est davantage favorable à une subvention au producteur. Leur avez-vous demandé combien d'entre eux sont en faveur de la liberté de choix? Étant donné votre longue association avec le pool, d'après vous, que pensent ses membres de la liberté de choix?

M. Macpherson: Monsieur le président, il est très difficile pour quiconque de s'opposer à la liberté de choix dans l'absolu. Cela varie cependant lorsqu'on considère l'aspect concret de la proposition; en l'occurrence, nous discutons de la proposition Double 80. À cet égard, nos délégués qui, comme je l'ai dit plus tôt, sont démocratiquement élus pour représenter leurs collègues se sont donnés beaucoup de mal pour prendre le pouls des membres vivant dans leurs sous-districts respectifs, et après étude du sujet, ces derniers ont rejeté les propositions.

Le président: C'est votre dernière question, monsieur Kilgour.

M. Kilgour: Ce sera donc une question en deux parties, monsieur le président, mais en deux parties n'ayant aucun rapport l'une avec l'autre. D'abord, monsieur Macpherson, ne croyez-vous pas que la liberté de choix réduirait les torts que, de l'avis de tous, l'industrie du bétail subit? Pour ce qui est de la seconde partie, si le gouvernement refuse de supprimer le plafond de 31 millions de tonnes, recommanderez-vous qu'on vote pour ou contre le projet de loi?

M. Macpherson: Je crois que la proposition Double 80 est en mesure de réduire à l'excès, si on peut me permettre l'expression, les torts causés aux éleveurs de bétail. Pour ce qui est de votre autre question, je suppose que ce que vous voulez savoir c'est, même si nous n'obtenons pas toutes les modifications qui nous paraissent s'imposer dans ce projet de loi, serons-nous

[Text]

in the bill, we would favour going ahead with it. The answer is, yes, we would.

• 1100

The Chairman: Thank you, Mr. Kilgour. Mr. Hargrave, five minutes, please.

Mr. Hargrave: Thank you, Mr. Chairman. For the record I would indicate that I am an active member of both the Alberta Wheat Pool and United Grain Growers Limited. I want to take the witnesses, if I may, back to the fall of 1982. In that period around early October, or it might have been late September, there was considerable interest in one aspect, shall we say, of the aftermath of the Gilson recommendations. This was long before we saw the 50-50 proposal or even longer before we saw Bill C-155. But it is my understanding that, at that time, the three Prairie Wheat Pools delegated three of their vice-presidents to travel to Ottawa and visit with different people there before going on to the Province of Quebec.

My question, Mr. Chairman, is addressed to Vice-President Patching, since it is my understanding that Mr. Patching was the vice-president who made that trip on behalf of the Alberta Wheat Pool. I would ask Mr. Patching to tell us a little about that Quebec side of the trip—that is, not so much about the Ottawa side, but about the Quebec side. I would ask that he tell us with whom they they visited, what groups and, in a general way only, tell us what subjects may have been discussed. In particular, I would like to know if the whole question of Quebec's livestock concerns about, shall we say, the perceived competition which may very well develop in western Canada as a result of the provisions of the Gilson recommendations was discussed and, in particular, the method of payment. Would you tell us a little about that trip, please?

The Chairman: Mr. Patching; briefly, if possible, please.

Mr. H. Patching (First Vice-President, Alberta Wheat Pool): Mr. Chairman, and Mr. Hargrave. I cannot tell you about that trip, because I was not there.

Mr. Hargrave: Could you tell us then what vice-president or who was there for the Alberta Wheat Pool?

Mr. Patching: Yes. Mr. Braithwaite, Second Vice-President of the Alberta Wheat Pool, did have some business with representatives from certain parts of the country beyond Ottawa, I believe. It is not uncommon for representatives from farm organizations to visit other areas of the province.

I cannot really tell you too much of what was discussed at that time, but I know that one of the subjects was an explanation of the WREF proposal which had been considered by the three Wheat Pools and this was a proposal that was discussed to remove the so-called hurt of livestock during times of tight supplies.

Mr. Hargrave: What groups in Quebec were met with? Mr. Patching, if you are not familiar with this, I will address my

[Translation]

favorables à son adoption? Eh bien, oui, nous y serons favorables.

Le président: Merci, monsieur Kilgour. Monsieur Hargrave cinq minutes, s'il vous plaît.

M. Hargrave: Merci, monsieur le président. J'aimerais d'abord rappeler que j'ai été un membre actif à la fois de l'*Alberta Wheat Pool* et de la *United Grain Growers Ltd.* Maintenant, j'aimerais que les témoins se reportent à l'automne de 1982. À cette époque, ou peut-être à la fin de septembre, on s'intéressait beaucoup à un aspect des répercussions que pourraient avoir les recommandations Gilson. Cela se passait bien avant que l'on parle de la proposition moitié moitié et encore bien plus longtemps avant la présentation du projet de loi C-155. Je crois cependant que les trois groupes du blé des Prairies avaient alors envoyé trois de leurs vice-présidents à Ottawa pour rencontrer diverses personnes avant de se rendre au Québec.

Monsieur le président, ma question s'adresse au vice-président M. Patching étant donné qu'à ma connaissance, c'est lui qui a effectué ce voyage au nom de l'*Alberta Wheat Pool*. J'aimerais donc que M. Patching nous dise quelles ont été les réactions, surtout celles du Québec. Peut-il nous dire qui il a rencontré, quels groupes, et quels sujets ont été abordés? J'aimerais en particulier savoir si on a abordé la question des préoccupations du Québec au sujet de la concurrence possible de la part de l'Ouest canadien en matière d'élevage de bétail, à cause des recommandations Gilson et en particulier, si on a discuté de la méthode de subvention. Pouvez-vous donc nous parler un peu de ce voyage s'il vous plaît?

Le président: Monsieur Patching, allez-y, mais brièvement si possible.

M. H. Patching (premier vice-président, Alberta Wheat Pool): Monsieur le président et monsieur Hargrave, je ne puis vous parler de ce voyage puisque je n'y ai pas participé.

M. Hargrave: Si tel est le cas, pouvez-vous nous dire qui était alors vice-président ou qui a représenté l'*Alberta Wheat Pool*?

M. Patching: Oui. C'est M. Braithwaite, le second vice-président de l'*Alberta Wheat Pool*, qui s'est entretenu avec des représentants de certaines parties du pays situées à l'est d'Ottawa. Il n'est pas rare que des représentants d'organisations agricoles visitent d'autres régions de la province.

Je ne puis cependant vous dire de quoi on a discuté à cette occasion, mais je crois que l'on a expliqué la proposition WREF, qui avait été étudiée par les trois pools. Il s'agissait d'une proposition demandant l'élimination des torts causés aux éleveurs de bétail en période d'approvisionnement rare.

M. Hargrave: Quels groupes ce représentant a-t-il rencontré au Québec? Monsieur Patching, si vous n'êtes pas au courant,

[Texte]

question to Mr. Macpherson or other members of the pool who may have been on that trip.

The Chairman: Mr. Macpherson, whom do you wish to have answer? Yourself?

Mr. Macpherson: Mr. Chairman, like Mr. Patching, I was not present at those meetings. However, my understanding is that there was a meeting with the so-called UPA and the *Co-operative fédérée du Québec*. I believe those were the two groups from Quebec which were met with. You will recall, I am sure, that during the Gilson process, while organizations from outside of western Canada were not formally a part of those discussions, it was common knowledge that some of the farm organizations in central and eastern Canada had made written submissions to Dr. Gilson on the subject. So they obviously were concerned about the process at an early date. And as Mr. Patching said, the purpose of that meeting was to discuss with them the so-called WREF proposal. When WREF was put forward by the three pools as an alternative to what was in the Gilson review, we were invited, at least informally, to explain that proposal to other people in the country, and that is what we were undertaking to do.

Mr. Hargrave: Including interest from Quebec?

Mr. Macpherson: Including anyone who might have shown an interest in the whole western grain transportation proposal. I might say that included people from the Maritimes as well.

Mr. Hargrave: I have one more question, Mr. Chairman.

The Chairman: Your final question, Mr. Hargrave.

Mr. Hargrave: It is on an entirely different subject. Mr. Macpherson, I am addressing the question to you as the principal officer of the Alberta Wheat Pool. In the event that this piece of legislation, Bill C-155, either in its present state or with suitable amendments fails to pass through Parliament for a variety of reasons and continues to lie somewhat dormant, which has been known to happen on the Order Paper indefinitely, is it your feeling that governments—and that is plural but, mainly, the federal government although it does include the three and even the four western provinces—will continue to pick up the tab for the deficit? That deficit is increasing year by year especially in recent years with respect to the whole grain handling and transportation system and, in particular, the rail end of it.

I ask you this because, while there may be short-term ad hoc provisions for the federal government to pick up that tab, it is my understanding that there is no provision, no guarantee at all, regarding that cost, which is a considerable one starting at \$651 million annually and added to considerably. Is it the feeling of the Wheat Pool that governments will continue to pick up that tab?

[Traduction]

je vais poser cette question à M. Macpherson ou à d'autres membres du pool qui ont peut-être participé à ce voyage.

Le président: Monsieur Macpherson, qui voulez-vous voir répondre? Vous-même?

M. Macpherson: Monsieur le président, je n'ai pas non plus assisté à ces rencontres. Toutefois, je crois savoir qu'on a discuté avec l'Union des producteurs agricoles et avec la Coopérative fédérée du Québec. Je crois que c'est avec ces deux groupes que les représentants se sont entretenus au Québec. Vous vous souviendrez sans doute que lorsque l'étude Gilson était en cours, alors que les organisations de l'extérieur de l'Ouest canadien ne participaient pas officiellement aux discussions, tout le monde savait que certaines des organisations d'agriculteurs du Canada central et de l'Est canadien avaient présenté des mémoires à M. Gilson sur le sujet. Elles se sont donc rapidement très vivement intéressées à ce processus. Pour reprendre aussi les propos de M. Patching, la raison d'être de cette réunion était de discuter de la proposition WREF. En effet, lorsque cette WREF a été soumise par les trois groupes du blé comme solution de rechange aux propositions Gilson, on nous a invités, tout au moins de façon officieuse, à expliquer ces recommandations à ceux des autres régions du pays, et c'est ce que nous nous sommes efforcés de faire.

M. Hargrave: Y compris auprès de ceux du Québec qui s'y intéressaient?

M. Macpherson: Y compris de quiconque s'intéressait à une proposition relative au transport des grains dans l'Ouest. J'ajoute que cela comprenait également des gens des Maritimes.

M. Hargrave: J'ai une autre question à poser, monsieur le président.

Le président: C'est votre dernière, monsieur Hargrave.

M. Hargrave: Elle porte sur un tout autre sujet. Monsieur Macpherson, je m'adresse à vous en tant que cadre principal de l'*Alberta Wheat Pool*. Si le projet de loi actuel, soit le Bill C-155, soit dans sa forme actuelle, soit dans une forme modifiée à la suite de l'adoption d'amendements n'est pas adopté par le Parlement pour diverses raisons, et continue à vivre au feuillet, ce qui s'est déjà produit dans d'autres cas *ad vitam aeternam*, croyez-vous que les gouvernements, c'est-à-dire les trois et même les quatre provinces de l'Ouest et surtout le gouvernement fédéral, vont continuer à éponger le déficit? Vous n'ignorez pas que ce déficit augmente d'une année à l'autre, surtout ces dernières années, ce au titre du système de manutention et de transport des grains, et particulièrement du transport par rail.

Si je vous demande cela, c'est que même si certaines dispositions spéciales permettent au gouvernement fédéral d'absorber ce déficit, je crois savoir qu'il n'existe aucune garantie permanente de cela, or il s'agit d'une somme considérable puisqu'elle s'établit à 651 millions de dollars par année et qu'elle va en augmentant. Le *Wheat Pool* estime-t-il que les gouvernements continueront à assumer cette responsabilité financière?

[Text]

Mr. Macpherson: Mr. Chairman, I can only guess in answering that question, of course. But I would be most apprehensive that would not happen. I would think that part of the costs might continue to be picked up. I would question very seriously in my own mind if the full costs the railways incur would, in fact, be picked up on, as you say, an ad hoc basis.

Mr. Hargrave: Thank you.

The Chairman: Thank you, Mr. Hargrave. Now, I have Mr. Towers, Mr. Shields and Mr. Benjamin left in that order. I want to give each one of them a chance to ask at least some of their questions. Following that for the information of the committee and witnesses I will be calling the National Farmers Union.

• 1110

If Mr. Ken Farion or someone else representing the Alberta Wheat Pool Subcommittee 603 is here, I would like to see that representative to try to arrange an alternate time for you later today. There did not seem to be anybody here when I called you at 9.00. I will see you just after I recognize the next questioner.

The next questioner is Mr. Towers. Five minutes, please.

Mr. Towers: Thank you, Mr. Chairman. Mr. Macpherson, the Alberta Wheat Pool has been always known as a good corporate citizen, and we have been very proud of your achievements over the years, but personally I was disappointed in having some of your executive go into the Province of Quebec, which I think was generally considered to be to stir up some support for your position on this bill. Now, whether this is so or not, I guess possibly you will have to answer that.

Nevertheless, you did mention a moment ago that you had applied for a 3% increase in tariffs. What is your total cost for elevator and terminal tariffs if you get this 3%?

Mr. Macpherson: If I remember correctly—and I cannot, from memory, give you the total cost—the principal cost at the country elevator level is what we call the per tonne handling charge. If I am remembering correctly, it has been at \$6.10 per tonne and it would go to \$6.25 per tonne. Some of my colleagues may correct me, but I think that is correct.

Mr. Towers: And your terminal?

Mr. Macpherson: I am sorry. I will have to, with your permission, let the committee know the answer to that question.

Mr. Towers: Fine. Thank you very much. But it is my understanding that you get about \$10 to \$15, somewhere in that category, for movement of a tonne of grain, which, if you reflect that back and have that tonne of grain go through a hog or a beef animal, at present means that for every animal that is fed on the Prairies we lose about \$3 a hog or about \$15 on a beef, which could increase over the years. I am saying this

[Translation]

M. Macpherson: Monsieur le président, je ne puis offrir que des conjectures là-dessus, bien entendu. Toutefois, je crains que cela ne se produise pas. On continuera peut-être à assumer une partie des coûts. Cependant, je me demande sérieusement si les coûts totaux du transport par chemins de fer ne seront pas absorbés que de façon ponctuelle.

M. Hargrave: Merci.

Le président: Merci, monsieur Hargrave. Il reste maintenant M. Towers, M. Shields et M. Benjamin, dans cet ordre. J'aimerais que chacun de ces derniers puisse au moins poser quelques-une de ses questions. Après que cela sera terminé, nous allons demander à la *National Farmers Union* de bien vouloir s'approcher pour témoigner.

Si M. Ken Farion ou un autre représentant du sous-comité 603 de l'*Alberta Wheat Pool* est ici, j'aimerais le voir afin qu'il puisse comparaître plus tard dans la journée. Lorsque je vous ai appelé à 9 heures, il ne semblait y avoir personne. Je vous verrai donc après avoir entendu M. Towers, qui est le prochain à prendre la parole.

Monsieur Towers, vous avez cinq minutes.

M. Towers: Merci, monsieur le président. Monsieur Macpherson, l'*Alberta Wheat Pool* a toujours fait preuve d'un bon sens civique et nous sommes tous très fiers de ce que vous avez réalisé au cours des ans; toutefois, je n'ai pas beaucoup apprécié le fait que certains de vos représentants se rendent dans la province du Québec pour essayer, d'après ce qu'on dit, de rallier des partisans à la position que vous avez arrêtée au sujet de ce projet de loi. Je ne sais pas si c'est vrai, mais j'aimerais entendre vos explications.

Quoi qu'il en soit, vous avez dit tout à l'heure que vous aviez demandé une augmentation de 3 p. 100 des tarifs. Si vous obtenez cette augmentation, quel sera votre coût total pour les tarifs d'élevateurs et de terminaux?

M. Macpherson: Si je me souviens bien, et malheureusement je ne peux pas vous donner à brûle-pourpoint ce coût total, le coût principal au niveau de l'élevateur local est ce que nous appelons les frais de manutention par tonne. Si je me souviens bien, ses frais étaient de \$6.10 la tonne et, avec l'augmentation, ils passeraient à \$6.25 la tonne. Si je me trompe, mes collaborateurs pourront me corriger, mais je pense que c'est exact.

M. Towers: Et en ce qui concerne le terminal?

M. Macpherson: En ce qui concerne cette question, je préférerais, si vous le permettez, vous transmettre la réponse par la suite.

M. Towers: Bien. Merci beaucoup. Toutefois, d'après ce qu'on m'a dit, vous recevez aux environs de \$10 à \$15, dans cet ordre-là, pour l'acheminement d'une tonne de céréales, ce qui signifie, à l'heure actuelle, que pour chaque tête de bétail élevée dans les Prairies, nous perdons environ \$3 par porc et environ \$15 par boeuf, perte qui risque encore d'augmenter au cours des années. Je vous dis cela parce que c'est ainsi que la majorité des producteurs réagissent.

[Texte]

because this is the way the majority of producers look at this situation.

I am speaking to you, sir, as a member of the Alberta Wheat Pool—not only one member, but our family have five memberships in the pool. We have been strong supporters of the pool so we are genuinely concerned about the direction that we are taking.

As a result of our present position, the way that I see it is that you may be considered to have won the battle with this bill if the payment goes to the railroads. But I will wager you, sir, that you have lost the war. Not only have you lost the war, but western Canada has lost the war and the red meat producers have lost the war and all Canada is going to suffer as a consequence, even the Province of Quebec, because if we have a healthy economy out here then it is going to reflect right through the rest of Canada.

The Minister of Transport has said that he will agree to change this bill if there can be unanimity in agreement among all the western Canada people—that is, among all the different organizations—and I think it is absolutely of paramount importance that all the agriculture people in western Canada get together in the next 30 days and present a unified approach to this problem because it is the only way we are going to get this bill changed. If we do not get it changed, then you have lost the war.

If you had saved the Crow, you might have said that you had won the war. But you have not; you have lost the Crow. In the next five years you are going to see an escalation in the cost of the movement of grain up by 8% to 10%, and 8% on a \$5 bushel of wheat is 40¢ a bushel the way I see it, which means that the grain grower is also going to suffer as a consequence of this. So no one is going to gain, and we are all going to be losers.

So my question to you, along with your compatriots in the other provinces, the three Prairie pools, is: Will you sit down in the next 30 days with all those industries, the red meat industries, the barley growers association, and try to reconcile this situation so the minister will say we have a unified approach to this and he will change the bill?

Mr. Macpherson: Mr. Chairman, in my opening remarks I indicated that we are concerned about the grain users' disadvantage and suggested that there may be a solution for this problem outside of this particular bill. I would say that certainly we are willing to discuss and try to search for a solution.

The Chairman: No more questions, Mr. Towers. I am sorry; it is Mr. Shields now. Mr. Shields is on deck.

[Traduction]

Je m'adresse à vous en tant que membre de l'*Alberta Wheat Pool*. Non seulement cela, mais notre famille y compte cinq membres. Nous avons toujours défendu ardemment le groupe du blé, et c'est pour cela que nous nous préoccupons sérieusement de l'orientation que nous sommes en train de prendre.

Étant donné la position que notre groupe du blé a adoptée, le gens penseront que nous avons gagné la bataille si, comme le prévoit le bill, la subvention est versée directement aux sociétés de chemins de fer. Toutefois, je prétends, moi, que vous l'aurez perdue, cette bataille. De plus, vous ne serez pas les seuls à l'avoir perdue, car il y aura aussi l'ouest du Canada, les producteurs de viande rouge et, par voie de conséquence, l'ensemble du Canada, même la province du Québec, car une économie saine dans l'Ouest se reflète sur l'ensemble du Canada.

Le ministre des Transports s'est dit disposé à modifier le projet de loi s'il y avait unanimité parmi les habitants de l'Ouest, c'est-à-dire entre tous les organismes concernés; à mon avis, il est extrêmement important que tous les agriculteurs de l'ouest du Canada s'entendent au cours des 30 prochains jours pour présenter un front uni face à ce problème, car c'est la seule façon d'en arriver à une modification de ce projet de loi, faute de quoi, vous aurez perdu la bataille.

Si vous aviez réussi à préserver le Nid-de-Corbeau, vous auriez pu prétendre avoir gagné la bataille. Mais ce n'est pas le cas; au contraire, vous avez perdu le Nid-de-Corbeau. Au cours des cinq prochaines années, vous allez assister à une escalade des coûts de transport des céréales qui vont augmenter de 8 à 10 p. 100. Or, une augmentation de 8 p. 100, sur un boisseau de blé de 5 dollars, représente 40c. le boisseau, d'après mes calculs, ce qui signifie que le producteur céréalier va aussi en faire les frais. En conséquence, il n'y aura pas de gagnant, et nous serons tous des perdants.

J'aimerais donc vous poser la question suivante, à vous et à vos homologues des autres provinces, c'est-à-dire aux groupes du blé des trois provinces des Prairies: êtes-vous prêts à rencontrer, au cours des 30 prochains jours, les représentants de tous ces secteurs industriels, les producteurs de viande rouge et les producteurs d'orge, afin d'essayer de vous entendre pour présenter un front uni, ce qui, selon le ministre, est la condition *sine qua non* pour qu'ils modifient le projet de loi.

M. Macpherson: Monsieur le président, j'ai dit, dans mes remarques préliminaires, que nous nous préoccupons des problèmes que cela causerait aux utilisateurs de céréales, mais qu'on pourrait peut-être les résoudre en dehors de ce projet de loi. Quoi qu'il en soit, nous sommes tout à fait disposés à discuter pour essayer de trouver une solution à ce problème.

Le président: Votre temps est écoulé, monsieur Towers. Je suis désolé. C'est au tour de M. Shields maintenant. Monsieur Shields, allez-y.

[Text]

[Translation]

• 1120

Mr. Towers: Mr. Chairman, I would just like one short question; I have only had one.

There is no stronger group of people at the moment in the three Prairie provinces than the pools. So it would seem to me that the responsibility lies within those three organizations to approach the rest of the agricultural industry in the three western provinces to reconcile this situation. Will you communicate with your two other presidents and try to accomplish this task?

The Vice-Chairman: Mr. Macpherson.

Mr. Macpherson: I can simply say yes, I can communicate with the two other presidents and discuss your proposal.

The Vice-Chairman: Thank you very much. I call on Mr. Shields, please.

Mr. Shields: Thank you, Mr. Chairman. I would like to ask Mr. Macpherson to refer to yesterday; a couple of presentations were made yesterday, and the groups that appeared were very supportive of the idea of that section of the bill that empowers the Grain Transportation Agency Administrator to identify unnecessary regulations. One even went so far as to say that it was important to have this position in place because one of the purposes of the Grain Transportation Agency was to reduce the unnecessary regulations, and it would assist in freeing up producer cars.

The pool has taken, in your submission today, exactly the opposite view. You are saying really that you want this eliminated; you want that section of the bill eliminated that gives that power to the Grain Transportation Agency Administrator to identify unnecessary regulation. Why is that?

Mr. Macpherson: I think our concern is not so much the unnecessary regulation; we do not want unnecessary regulations any more than anyone else. I think perhaps our concern is placing what we might consider to be an unnecessary degree of authority within one office, which would be the administrator. There are, as you know, other bodies concerned with regulation of the grain industry, the Canadian Grain Commission in particular.

Mr. Shields: Yes, but with all due respect, Mr. Macpherson, the bill is setting up a position to an administrator who would be able to identify bureaucracy, unnecessary regulation. Is it the pool's worry that they may identify a monopoly on producer cars and say that these have to be freed up for something else?

You see, everything I have heard today... I have been listening today very carefully, and there is a corporate concern here—which is acceptable, which is understandable. But when it comes to the kinds of things where it may infringe on the pool as a corporation, the pool takes exception to it. I would think that the producers have indicated they support this kind of position that would identify unnecessary regulation; yet the Alberta Wheat Pool comes today and says that is just exactly the opposite to what you want. Is this protecting self-interest?

M. Towers: Monsieur le président, je n'ai qu'une brève question à poser.

A l'heure actuelle, les groupes du blé sont les représentants les plus importants des intérêts des trois provinces des Prairies. Il me semble donc que c'est à eux, c'est-à-dire à ces trois organismes, de contacter les autres branches du secteur agricole des trois provinces de l'Ouest afin d'essayer de s'entendre. Êtes-vous prêts à contacter les deux autres présidents pour essayer d'y parvenir?

Le vice-président: Monsieur Macpherson.

M. Macpherson: Oui, je suis prêt à contacter les deux autres présidents pour discuter de votre proposition.

Le vice-président: Merci beaucoup. Monsieur Shields, vous avez la parole.

M. Shields: Merci, monsieur le président. J'aimerais revenir aux témoignages que nous avons entendus hier. Plusieurs mémoires ont été présentés et les groupes qui ont comparu appuyaient tout à fait l'article du bill permettant à l'administrateur de l'Office du transport du grain d'identifier les règlements inutiles. L'un des témoins est même aller jusqu'à dire que ce poste était absolument essentiel, car l'un des objectifs de l'Office était justement de supprimer les règlements inutiles, ce qui permettrait de libérer davantage de wagons pour les producteurs.

Dans votre présentation d'aujourd'hui, votre groupe du blé a affirmé exactement le contraire. Vous réclamez l'abrogation de cet article, article qui permet à l'administrateur de l'Office du transport du grain d'identifier les règlements inutiles. Pourquoi?

M. Macpherson: Ce qui nous inquiète, ce ne sont pas tellement les règlements inutiles, car nous n'y tenons pas plus que d'autres. Par contre, nous craignons que cet article ne confère des pouvoirs excessifs à une seule personne, en l'occurrence l'administrateur. Comme vous le savez, d'autres organismes s'occupent de la réglementation de l'industrie céréalière, notamment la Commission canadienne du grain.

M. Shields: Certes, mais cet article du projet de loi crée le poste d'un administrateur qui sera chargé d'identifier les règlements inutiles. Votre groupe du blé craint-il que l'administrateur ne découvre un monopole sur les wagons de producteurs et qu'il exige que ces wagons soient libérés à d'autres fins?

Vous savez, tout ce que j'ai entendu aujourd'hui... j'ai écouté très attentivement ce que vous avez dit, et je comprends que vous essayiez de défendre jalousement vos pouvoirs. Toutefois, dès qu'une disposition du bill risque d'empiéter sur l'autorité dont vous jouissez en tant que groupe du blé, vous vous y opposez. Je crois que les producteurs appuient cette disposition qui permettra d'identifier les règlements inutiles; or, l'*Alberta Wheat Pool* nous affirme aujourd'hui le contraire. Cherchez-vous à protéger vos propres intérêts?

[Texte]

Mr. Macpherson: You use as an example producer cars. What the Alberta Wheat Pool would like to see is that the regulation of producer cars stay where it is—in the hands of the Canadian Grain Commission. We would like to see one other . . .

Mr. Shields: Under the same formula?

Mr. Macpherson: We would like to see one other thing happen, though; that is, that producer cars must be shipped under the same sorts of requirements as cars shipped by any other group.

Mr. Shields: The pool is also . . . I will go to another question.

The Chairman: Final question, Mr. Shields.

Mr. Shields: Thank you, Mr. Chairman.

The pools want the bill amended under Clause 8 so that they can be paid a daily allowance for services, reasonable travel and living expenses. Is it not a bit much for the pools to be asking for this to be paid for services? Most travel and living expenses are in other bills, but never services; they never include services. Why is the pool looking at that particular item?

Mr. Macpherson: I think the answer to that is a very simple one. There is, I believe, a provision for some committee members to be paid for services; we are simply saying that all should be on the same footing.

The Chairman: Thank you, Mr. Shields. Mr. Benjamin, five minutes please.

Mr. Benjamin: I would like to ask this of Alberta Wheat Pool. We have two proposals in front of us: we have the government legislation, and then we have this so-called freedom of choice. Is it not correct that either way, the government proposal and the proposal of the so-called freedom of choice advocates, means the end of the statutory grain rate—in other words, they are in favour of scrapping the Crow—and secondly, increased costs, increased freight charges to the grain producers, your members? Either way, that is the end result: it scraps the Crow, and it means—just on your 1980-1981 deliveries in Alberta—another \$188 million out of the pockets of your membership.

The Chairman: Mr. Macpherson.

Mr. Macpherson: Mr. Chairman, yes, I think I would agree that it means the end of the Crow rate as we have known it. The increased cost to grain producers of course will depend very very much upon the cost increases—or lack of, optimistically—that the railways may have.

Mr. Benjamin: Who owns most of the elevators in Alberta?

[Traduction]

M. Macpherson: Vous avez pris l'exemple des wagons de producteurs. Ce que voudrait l'*Alberta Wheat Pool*, c'est que les règlements dans ce domaine relèvent du même organisme, c'est-à-dire de la Commission canadienne du grain.

M. Shields: En vertu de la même formule?

M. Macpherson: Toutefois, nous aimerions également que les wagons de producteurs soient soumis aux mêmes règlements que ceux auxquels sont assujettis les wagons expédiés par d'autres groupes.

M. Shields: Le groupe du blé . . . Permettez-moi de passer à une autre question.

Le président: Ce sera la dernière, monsieur Shields.

M. Shields: Merci, monsieur le président.

Les groupes du blé veulent que l'article 8 du bill soit modifié afin qu'ils puissent avoir droit à une indemnité journalière pour des services rendus et des frais de déplacement et de séjour. Ne pensez-vous pas que vous exagériez un peu de demander à être indemnisés pour des services rendus? On prévoit souvent les frais de déplacement et de séjour dans les autres projets de loi, mais jamais les services rendus; pourquoi le réclamez-vous alors?

M. Macpherson: La réponse est bien simple. Une disposition prévoit que certains membres du Comité pourront être rémunérés en échange de services rendus; nous prétendons simplement que nous devrions tous être traités sur un pied d'égalité.

Le président: Merci, monsieur Shields. Monsieur Benjamin, vous avez cinq minutes.

M. Benjamin: J'aimerais m'adresser à l'*Alberta Wheat Pool*. On nous a saisis de deux propositions: le projet de loi du gouvernement et ce fameux principe de la liberté de choix. N'est-il pas vrai que, quelle que soit la proposition adoptée, c'est-à-dire la proposition du gouvernement ou la liberté de choix, ce sera la fin des tarifs statutaires pour le transport des marchandises, en d'autres termes, ces deux propositions préconisent la suppression du Nid-de-Corbeau, et en conséquence, cela signifie que les producteurs céréaliers, c'est-à-dire vos membres, auront à assumer des frais de transport plus importants? Donc, quelle que soit la proposition adoptée, cela aura pour effet de supprimer le Nid-de-Corbeau, ce qui, d'après le niveau de vos livraisons en Alberta pour 1980-1981, représente un supplément de 188 millions de dollars qui sera soutiré à vos membres.

Le président: Monsieur Macpherson.

M. Macpherson: Monsieur le président, il est vrai que cela signifiera la fin du Nid-de-Corbeau, tel que nous le connaissons. Les augmentations de coûts assumées par les producteurs céréaliers dépendront bien sûr beaucoup des augmentations de coûts des sociétés de chemins de fer, mais on peut toujours espérer que ces coûts n'augmenteront pas.

M. Benjamin: Qui possède la plupart des éleveurs de l'Alberta?

[Text]

Mr. Macpherson: The Alberta Wheat Pool owns just a little over 60% of the country elevators in this province.

Mr. Benjamin: Right, and that means that the Alberta Wheat Pool owns those elevators on behalf of the Alberta Wheat Pool membership.

Mr. Macpherson: Yes.

Mr. Benjamin: And your organization, your board of directors, your delegates have the responsibility to protect what your members have built up since the 1920s. Do not the provisions of this legislation or the provisions of the so-called freedom of choice jeopardize the hundreds of millions of dollars that your membership has invested? You hear the word "monopoly" bandied about. I do not understand why if producers own something, all of a sudden becomes a monopoly; but if a private corporation owns them, it is not a monopoly.

Is it not your responsibility to safeguard and protect the facilities that your membership have bought and paid for, and that provisions of this legislation and provisions proposed by the so-called freedom of choice advocates jeopardize the ability of your membership to protect and preserve and enhance the facilities they have bought and paid for? Does it not jeopardize the ability of your members to deal with the Alberta Wheat Pool, the organization they belong to?

The Chairman: Mr. Macpherson.

• 1130

Mr. Macpherson: Mr. Chairman, it is correct that we have a responsibility to look after, if you like, the well-being of our organization which has been built up over the years for the purpose of providing needed services to our members. We do have some concerns that some of the provisions in the bill at the present time may impair our ability to do that in the best possible manner.

The Chairman: This will be your final question, Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, it is becoming more and more apparent, as the weeks go on, that the co-operative movement, the principle of orderly marketing, and the Canadian Wheat Board are under attack again. Personally, I hope the three pools now realize how they have been trapped at the hands of the government and the advocates of freedom of choice.

Do you not believe that in the legislation, in either option being put forward, the whole ability of the Canadian Wheat Board to function is being undermined? It weakens the powers of the Canadian Wheat Board. It sets up another authority, which we need like a hole in the head.

All these ones who complain about too much government and what-not, are advocating a grain transportation authority. In fact, one organization yesterday said that the Grain Transportation Authority Administrator should act as a

[Translation]

M. Macpherson: L'Alberta Wheat Pool possède un peu plus de 60 p. 100 des éleveurs locaux de la province.

M. Benjamin: Cela signifie que l'Alberta Wheat Pool possède ces éleveurs au nom de ses membres.

M. Macpherson: Oui.

M. Benjamin: Votre organisme, votre conseil d'administration et vos délégués ont la responsabilité de protéger tout ce que vos membres ont édifié depuis les années 20. Or, les dispositions du projet de loi où cette fameuse option de la liberté de choix ne compromettent-elles pas les centaines de millions de dollars que vos membres ont investies? On parle souvent de «monopole», mais je ne comprends pas pourquoi on en parle lorsque les producteurs possèdent quelque chose tous ensemble, mais qu'on n'en parle pas lorsque c'est une société privée.

N'êtes-vous pas chargés de protéger et de préserver les installations et les équipements que vos membres ont achetés, alors que les dispositions de ce projet de loi et cette fameuse option de la liberté de choix compromettent justement la capacité de vos membres de protéger, de préserver et de mettre en valeur les équipements et installations qu'ils ont achetés? Cela ne compromet-il pas la capacité de vos membres de traiter avec l'Alberta Wheat Pool, l'organisme auquel ils appartiennent?

Le président: Monsieur Macpherson.

M. Macpherson: Monsieur le président, il est vrai que nous sommes chargés de protéger tout ce que notre organisme a accumulé au cours des ans, et ce, dans le but d'assurer les services dont nos membres ont besoin. Or, nous craignons que certaines dispositions du projet de loi ne nous empêchent de le faire du mieux que nous le pouvons.

Le président: Ce sera votre dernière question, monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Monsieur le président, avec chaque semaine qui s'écoule, que le principe des coopératives, de la réglementation du marché et de la Commission canadienne du blé est remis à nouveau en question. Personnellement, j'espère que les trois groupes du blé se rendent compte aujourd'hui qu'ils sont tombés dans le piège que leur ont tendu le gouvernement et les partisans de l'option de la liberté de choix.

Ne pensez-vous pas que l'adoption du projet de loi, quelle que soit l'option choisie, sapera la Commission canadienne du blé? À mon avis, les pouvoirs de cette commission s'en trouveront affaiblis puisque le projet de loi crée un autre organisme, dont nous avons autant besoin que d'une balle dans la tête.

Ceux-là mêmes qui se plaignent d'une intervention excessive du gouvernement, et j'en passe, défendent aujourd'hui la création d'un Office du transport du grain. En fait, un groupe a même déclaré hier que l'administrateur de cet Office devrait jouer le rôle d'un expéditeur. Or, je pensais que c'était la

[Texte]

shipper. I thought the Canadian Wheat Board and the elevator companies were the shippers.

Is this not an attack on the Canadian Wheat Board and the principle of orderly marketing? Is this not an attempt to return to a jumble of the so-called free and open market, given their freedom of choice, freedom to lose their elevator, freedom to lose their branch line, and freedom to pay more freight charges?

Mr. Macpherson: Mr. Chairman, there is a recommendation in the three-pool brief having to do with the powers of the Canadian Wheat Board. We are concerned that this proposed act should not impair the marketing ability of that board. We strongly support the Canadian Wheat Board system of marketing, and we do not want to see it impaired.

One of the points, perhaps, I might make, is it would be my hope that this bill, or whatever may finally be passed, should keep in mind the fact that the handling system and the rail system are here to serve the marketing function, not vice versa.

The Chairman: Thank you very much.

Mr. Malone: On a point of clarification, Mr. Chairman.

The Chairman: A point of clarification, Mr. Malone.

Mr. Malone: I would like to ask Mr. Macpherson something relating back to a previous question dealing with whether or not meetings were held by the pool organization during the past winter. He said yes to that question. Just so it is on the record, at those meetings where you were discussing the ramifications of Crow, did you hold any votes?

Mr. Macpherson: No, we did not hold votes. These were public meetings where members and others might attend. We had a request for a vote, at least at one of those meetings. We declined because it was not a policy-making process we were engaged in, but rather an information one.

We also discovered, as we went from meeting to meeting, that we had some of the same people appearing in the audience at different meetings. So I was rather fearful that, if we began taking votes and giving some weight to them, we might be in the position of the old story about elections in Chicago, where people were said to have voted early and often.

The Chairman: Thank you. Mr. Mayer.

Mr. Mayer: On a point of order, Mr. Chairman, I was just wondering. There have been a couple of references here this morning, I think in answers to questions by Mr. Malone and Mr. Towers, regarding handling charges. I wonder if the pool could provide us with a history of their handling charges at country elevators; their terminal charges; the dockage charges that are included; any Canadian Wheat Board charges for, say, the past 15 years; and, if possible, any projection they might have for, say, the next 10 years, so that the committee

[Traduction]

Commission canadienne du blé et les sociétés d'éleveurs qui étaient les expéditeurs.

Cela ne revient-il pas à remettre en question la raison d'être de la Commission canadienne du blé et le principe de la réglementation des marchés? N'essaie-t-on pas, par là, d'en revenir à la pagaille qui règne avec ce que l'on appelle le marché libre, sans parler de cette liberté de choix qui, pour les producteurs, est la liberté de perdre leur éleveur, perdre leur embranchement ou de payer des frais de transport plus élevés?

M. Macpherson: Monsieur le président, le mémoire présenté conjointement par les trois groupes du blé traite notamment des pouvoirs de la Commission canadienne du blé. Nous estimons que le projet de loi ne devrait pas entraver les activités de commercialisation de cette commission. En effet, nous appuyons fermement le système de commercialisation de la Commission canadienne du blé et nous ne voulons pas qu'il soit compromis.

Permettez-moi d'ajouter que, quel que soit le libellé final de ce projet de loi qui sera adopté, j'espère qu'il tiendra compte du fait que le système de manutention et le système ferroviaire doivent servir le système de commercialisation, et non pas l'inverse.

Le président: Merci beaucoup.

M. Malone: J'aimerais avoir une précision, monsieur le président.

Le président: Monsieur Malone.

M. Malone: On a déjà demandé à M. Macpherson si des réunions avaient été organisées par son organisme au cours de l'hiver dernier. Il a répondu que oui. Lors de ces réunions où vous avez discuté des conséquences du Nid-de-Corbeau, y a-t-il eu des votes?

M. Macpherson: Non. Il s'agissait de réunions publiques auxquelles nos membres et d'autres personnes pouvaient assister. Quelqu'un a réclamé un vote à l'une de ces réunions, mais nous avons refusé parce que l'exercice auquel nous nous prêtions était un processus de consultation et non pas d'élaboration des politiques.

Nous nous sommes également rendu compte, au fur et à mesure que ces réunions se passaient, que certaines personnes étaient toujours présentes. Je craignais donc qu'en organisant des votes et en leur accordant une certaine importance, nous nous retrouvions dans une situation semblable à celle des élections de Chicago, où, d'après ce qu'on dit, les gens se sont mis à voter dès le début et s'y sont repris à plusieurs fois.

Le président: Merci. Monsieur Mayer.

M. Mayer: J'invoque le Règlement, monsieur le président. À plusieurs reprises, ce matin, on a parlé de frais de manutention en réponse à des questions de M. Malone et de M. Towers. J'aimerais donc savoir si le groupe du blé pourrait nous donner une chronologie de ces frais de manutention aux éleveurs locaux, y compris les frais de nettoyage des céréales, la part de la Commission canadienne du blé depuis les 15 dernières années et, si possible, les prévisions établies pour les 10

[Text]

would get a chance to look at those figures in some kind of perspective. Is that possible?

The Chairman: If you can supply those figures for the benefit of members of the committee, we would appreciate your sending them to the Clerk of the Committee in Ottawa, please.

Mr. Macpherson: Yes, we can do that, sir.

The Chairman: Thank you very much.

Mr. Shields: On a point of order, Mr. Chairman.

The Chairman: Mr. Shields, on a point of order.

Mr. Shields: Mr. Macpherson, Mr. Chairman . . .

The Chairman: A point of order is directed to the chairman.

Mr. Shields: All right. Mr. Chairman, Mr. Macpherson made a number of statements regarding a producers' survey which was done. Could we get Mr. Macpherson to table for the committee the working papers and the details on the survey which was carried out of the producers?

The Chairman: Is that possible, Mr. Macpherson?

Mr. Macpherson: Yes, as I indicated, we do a regular member survey, and we can provide the information. Again, I presume, sir, I should send it to the Clerk of the Committee.

The Chairman: Exactly.

With that, I want to thank Mr. Macpherson and his colleagues for their appearance here this morning. You have had a long session on the hot seat, so to speak. I am sure the session was very valuable for members of the committee, and we thank you for coming, sir.

Mr. Macpherson: Thank you, sir, for the opportunity to be here. I hope we may have been of some help to your committee in what is an unenviable task.

The Chairman: Thank you very much.

I would now call the representatives of the National Farmers Union of Alberta, to come to the witness stand, please.

For the information of members of the committee, I have had discussions with Mr. Farion of the Alberta Wheat Pool Subcommittee 603, and he has agreed to appear this afternoon in the 2.00 until 6.00 slot, following the Alberta Federation of Labour. So we will hear from him this afternoon.

I now welcome before the committee the representatives of the National Farmers Union. I am informed that their key spokesman will be Mr. John Oberg, Regional Co-Ordinator. I would now call on Mr. Oberg to introduce his colleagues and to proceed with his opening statement, please. Mr. Oberg.

Mr. John Oberg (Regional Co-Ordinator, National Farmers Union of Alberta): Good morning, members of the committee.

[Translation]

prochaines années, afin que le Comité puisse examiner tous ces chiffres avec un peu de recul. Cela est-il possible?

Le président: Auriez-vous l'obligeance de transmettre tous ces chiffres aux membres du Comité, par l'intermédiaire du greffier?

M. Macpherson: Bien sûr.

Le président: Merci beaucoup.

M. Shields: J'invoque le Règlement, monsieur le président.

Le président: Monsieur Shields.

M. Shields: Monsieur Macpherson, monsieur le président . . .

Le président: Il faut s'adresser au président lorsqu'on invoque le Règlement.

M. Shields: Très bien. Monsieur le président, M. Macpherson a fait plusieurs remarques en ce qui concerne une enquête qui a été faite sur les producteurs. Pourrions-nous lui demander de déposer devant ce Comité les documents de travail et l'enquête en question?

Le président: Cela est-il possible, monsieur Macpherson?

M. Macpherson: Comme je l'ai indiqué, nous faisons régulièrement une enquête sur les membres et nous pouvons donc vous fournir ces informations. Je suppose que, là aussi, il faudra que je passe par le greffier du Comité.

Le président: Exactement.

Cela dit, j'aimerais remercier M. Macpherson et ses collaborateurs d'avoir comparu ce matin. Nous avons eu une longue discussion très animée, mais je suis sûr qu'elle a été extrêmement utile pour les membres du Comité. Nous vous en remercions.

M. Macpherson: Merci, monsieur, de nous avoir permis de comparaître aujourd'hui. Nous espérons avoir été de quelque utilité pour votre Comité qui doit accomplir une tâche peu enviable.

Le président: Merci beaucoup.

Je vais maintenant demander aux représentants de la *National Farmers Union of Alberta* de venir s'asseoir à la table.

A titre d'information, j'aimerais signaler aux membres du Comité que je me suis entretenu avec M. Farion du Sous-comité 603 de l'Alberta Wheat Pool et qu'il a accepté de comparaître cet après-midi à 14 heures jusqu'à 18 heures, après la *Alberta Federation of Labour*. Nous l'entendrons donc et après-midi.

Permettez-moi maintenant de souhaiter la bienvenue aux représentants de la *National Farmers Union*. On m'a dit que leur principal porte-parole sera M. John Oberg, coordonnateur régional. Je vais donc demander à M. Oberg de nous présenter ses collaborateurs et de nous faire sa déclaration préliminaire. Monsieur Oberg, vous avez la parole.

M. John Oberg (coordonnateur régional, National Farmers Union of Alberta): Bonjour messieurs. Nous sommes ravis de

[Texte]

It is our pleasure, at long last, to get up here. We have a fairly large delegation; the reason is that this issue is very important to farmers.

With us we have Peter Doll, from the Peace; Irving Bablitz, from Bruce; Don Ronaghan, from the Bruce area as well; Harley Fried, from Vegreville; Jo-Anne Fried, from Vegreville; Rudy Kiist, from Bruce; Dennis Oberg, from Forestburg; Ken Farion, Vegreville; Alice Hickson, from the Peace; Beth Timauson, from Vegreville; Greg Farion, from Vegreville; and Norman Dyck, from the Peace.

The Chairman: Mr. Oberg, when it comes to the questioning session, you can then direct the question to any member of your delegation you wish.

• 1140

Mr. J. Oberg: Yes, thank you. You will know, I think, that our group, is a little different, which is the nature of our organization. The National Farmers Union, as you are well aware, is a national organization and in Alberta we have a membership of 2,000, which is a little different from the farm groups you saw yesterday. We are totally financed by the farmers and do not receive provincial funding from the government, which is maybe an indication of our disfavour with this government. But we are in disfavour with our provincial government for good reason.

Our prose may not be perfect, but we are the people in this country who are going to have to carry the burden of this transportation plan, which I think is why we have a large delegation here today, because they all are very concerned about this issue. Now to the regional brief.

Region 7, Alberta, division of the National Farmers Union requests the opportunity to appear before the committee. In Alberta most farm groups view Bill C-155 with mixed feelings.

The Chairman: Mr. Oberg, I would ask you, please, not to read your brief because we already have it and have read it, and we will append it to this day's proceedings. If you would just make a brief opening statement so we can have more time to put questions to you and your membership please. It will be on the record.

Mr. J. Oberg: Thank you.

Our basic objection to changing the Crow proposal is that it does not address the problems of the livestock sector which never can be addressed through a transportation bill. Consequently what we see is a situation where the farmers will be paying higher freight rates, and their viability in the livestock industry will not be enhanced by this bill because it is pretty hard through one sweeping bill of legislation to solve the economic ills of Canada.

I think the thing we want to stress today is the individual situation in which farmers are going to find themselves.

[Traduction]

pouvoir enfin comparaître devant votre Comité. Notre délégation est assez imposante, mais c'est parce que cette question revêt une importance cruciale pour les agriculteurs.

Permettez-moi de vous présenter mes collaborateurs: Peter Doll, de Peace; Irving Bablitz, de Bruce; Don Ronaghan, également de la région de Bruce; Harley Fried, de Vegreville; Jo-Anne Fried, de Vegreville; Rudy Kiist, de Bruce; Dennis Oberg, de Forestburg; Ken Farion, de Vegreville; Alice Hickson, de Peace; Beth Timauson, de Vegreville; Greg Farion, de Vegreville, et Norman Dyck, de Peace.

Le président: Monsieur Oberg, lorsque nous passerons à la période des questions, vous pourrez vous-même les adresser aux membres de votre délégation que vous jugez mieux placés pour répondre.

M. J. Oberg: Oui, merci. Vous savez sans doute que notre groupe est de nature un peu différente. L'Union nationale des agriculteurs, comme vous le savez, est un organisme national et nous comptons 2,000 membres en Alberta, ce qui n'est pas tout à fait la même chose que les groupes d'agriculteurs que vous avez vus hier. Nous sommes entièrement financés par les agriculteurs et ne recevons rien du gouvernement provincial, ce qui révèle peut-être notre désapprobation de ce gouvernement. Mais c'est pour une bonne raison que nous n'approuvons pas notre gouvernement provincial.

Notre prose n'est peut-être pas parfaite, mais c'est nous qui devons porter le fardeau de ce régime de transport, et c'est pour cette raison, je pense, que nous sommes nombreux ici, aujourd'hui. car cette question nous préoccupe au plus haut point. Je passe maintenant au mémoire régional.

La région 7 de l'Alberta, une division de l'Union nationale des agriculteurs demande à comparaître devant le Comité. En Alberta, la plupart des groupes d'agriculteurs ont des sentiments partagés vis-à-vis du projet de loi C-155.

Le président: Monsieur Oberg, je vous demanderais, si vous le voulez bien, de ne pas nous lire votre mémoire, étant donné que nous l'avons déjà reçu, que nous l'avons lu et que nous le mettrons en appendice au compte rendu d'aujourd'hui. Si vous vouliez seulement vous contenter d'une courte déclaration liminaire cela nous donnerait plus de temps pour poser des questions, à vous et à vos membres. Le mémoire figurera au compte rendu.

M. J. Oberg: Merci.

Notre principale objection au projet de modification du tarif du Nid-de-Corbeau repose sur le fait que cette modification ne vise pas les problèmes du secteur de l'élevage, problèmes qui ne pourront jamais être réglés par un projet de loi sur les transports. Par conséquent, nous estimons que les agriculteurs paieront des tarifs de marchandises plus élevés et que le secteur de l'élevage ne tirera aucun avantage de ce projet par un seul bill de portée très générale tous les maux économiques du Canada.

Je pense que nous voulons surtout insister aujourd'hui sur la situation dans laquelle les fermiers se trouveront individuelle-

[Text]

Therefore to supplement our brief and to give you an indication of how the grass roots farmer feels about Bill C-155, we have prepared some individual presentations from individual producers. At this time I would like to call on Harley Fried to read a brief by Art Brevig.

Mr. Harley Fried (National Farmers Union of Alberta): Thank you, John. As John has mentioned, I am reading a brief prepared by one of our members who unfortunately could not attend today.

The Chairman: We are running into a bit of a problem, and I will have to have the advice of the committee because our criteria stated quite clearly that briefs had to be submitted in advance. If we start having the reading of briefs before the committee, we will never be able to hear, in my opinion, the various delegations who want to be heard. Now, we will accept written briefs and ensure they are distributed to the members of the committee. But with the time limitations we have, I do not see how we can have the reading of briefs, so I want the advice of the committee on this.

Mr. Mazankowski.

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, perhaps Mr. Fried is merely supplementing or complementing the brief which is being presented by the National Farmers Union, and if this is the case, I think we should hear it.

Some hon. Members: Hear, hear.

The Chairman: Mr. Bockstael.

Mr. Bockstael: Mr. Chairman, on a point of order. We made the rules, and said they were going to apply equally to everyone, and said that people who have not filed on time would have the privilege of submitting their brief to the secretary and I think we should make the rules the same for everyone...

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, with respect, we have been flexible. Yesterday we heard people who had served notice they were going to present a brief. We saw the brief when the presentation was made.

An hon. Member: We saw it, but it was not read.

Mr. Mazankowski: I think in fairness we have a brief which has been submitted by the National Farmers Union. The spokesman has said he wants to supplement the brief by additional representations by the various members he has with him, and I think it is incumbent on the committee to hear what they have to say.

The Chairman: Mr. Kilgour.

Mr. Kilgour: Very briefly, Mr. Chairman. Mr. Oberg is a constituent of mine, or at least his office is in my constituency. I am sure the brief is very, very short. Could they not be permitted to read it with the concurrence of the Liberal members. I am sure it will be very short.

An hon. Member: He is my constituent though.

[Translation]

ment. C'est pourquoi, pour compléter notre mémoire et pour vous donner une idée de ce que les agriculteurs pensent du projet de loi C-155, nous avons préparé quelques exposés rédigés par des producteurs. J'aimerais maintenant demander à M. Harley Fried de lire un mémoire préparé par Art Srevig.

M. Harley Fried (Union nationale des agriculteurs de l'Alberta): Merci, John. Comme John l'a mentionné, je vais vous faire la lecture d'un mémoire préparé par l'un de nos membres qui n'a malheureusement pas pu assister à la séance d'aujourd'hui.

Le président: Cela présente une petite difficulté et il me faudra consulter le Comité parce que nous avions prévu, dans nos critères, que les mémoires devaient être présentés d'avance. Si nous commençons à lire des mémoires au Comité, nous ne pourrions jamais, je pense, entendre les diverses délégations qui voudraient être entendues. Maintenant, nous accepterons les mémoires écrits et verrons à ce qu'ils soient distribués aux membres du Comité. Mais, étant donné les contraintes de temps, je ne vois pas comment nous pouvons permettre qu'on fasse lecture de mémoires, je demande donc au Comité de me donner son avis à ce sujet.

Monsieur Mazankowski.

M. Mazankowski: Monsieur le président, M. Fried ne fait peut-être que compléter ou complémenter le mémoire présenté par l'Union nationale des agriculteurs, et dans ce cas, je pense que nous devrions l'entendre.

Des voix: Bravo.

Le président: Monsieur Bockstael.

M. Bockstael: Monsieur le président, j'invoque le Règlement. Nous avons établi les règles, nous avons décidé qu'elles s'appliqueraient à tous et nous avons dit que les gens qui n'avaient pas déposé leur document dans les délais pourraient remettre leur mémoire au secrétaire; je pense que nous devrions suivre la même règle pour tout le monde...

M. Mazankowski: Monsieur le président, sauf votre respect, nous devons faire preuve d'une certaine souplesse. Hier, nous avons entendu des gens avaient donné préavis qu'ils allaient présenter un mémoire. Nous avons vu le mémoire au moment de l'exposé.

Une voix: Nous l'avons vu, mais il n'a pas été lu.

M. Mazankowski: Je pense qu'en toute justice il s'agit d'un mémoire qui a été présenté par l'Union nationale des agriculteurs. Leur porte-parole a dit qu'il voulait compléter le mémoire par des représentations supplémentaires préparées par différents membres et je pense qu'il incombe au Comité d'entendre ce qu'ils ont à dire.

Le président: Monsieur Kilgour.

M. Kilgour: Très brièvement, monsieur le président. M. Oberg est un de mes commettants, ou du moins son bureau est dans ma circonscription. Je suis sûr que le mémoire est très, très court. Ne pourrions-nous pas lui permettre de le lire avec l'accord des députés libéraux. Je suis sûr qu'il sera très court.

Une voix: C'est mon commettant, toutefois.

[Texte]

The Chairman: Mr. Fried, how long is your brief, sir?

Mr. Fried: I would think my brief would take no more than a couple of minutes to read, as other members here.

The Chairman: Proceed.

Mr. Fried: I thank you, Mr. Chairman, for giving me the opportunity to present my views today with some reference to Bill C-155.

There have in the past been many commissions, hearings and meetings on the subject of the Crowsnest Pass statutory rates. Up until the Hall Commission, I did believe that politicians wanted to get a grasp of what the 1897 agreement was all about.

The Gilson process destroyed that belief. I now know it was just a charade and there is enough documented evidence to substantiate the hypocrisy of those hearings. Maybe these hearings will be the same.

Why does our federal government spend public funds to fight a case for the railroads, yet we as grain producers have to defend ourselves without the assistance of public funds for research and documentation.

I have the distinct feeling the grain producers are being subjected to the same harassments which the federal government, through the last 100 years, has extended to our native people in Canada. I would therefore submit to you, the members of Parliament here, and you can inform your bureaucrats that we are also getting smarter.

By their own quarterly statement, CP Rail consistently showed a profit. In fact, in the first quarter of 1983, when the only commodity hauled was grain, the profit was over \$50 million.

As members of Parliament, you are on the board of directors of our country of Canada, and I object to you putting money into the CPR or any other private company without taking equity in that company.

As for the so-called hurt to the beef producer, I say to them: get into the 20th century and set up an orderly marketing procedure, the same as the grain producer has done, as well as the dairy, egg, poultry and turkey producers. Why should they be allowed to destroy a system which the grain producers have worked so hard and long to achieve?

In my view, the railroads have made money hauling grain, but instead of using a portion of that money to maintain and improve their facilities, their profits have been invested in other enterprises. The railroads were built to facilitate regional development and expansion for the benefit of Canada as a whole, not just for profit of a few shareholders.

In closing, Mr. Chairman, I should like to point out that every time you depress the economic status of the primary producer, you set the whole country into a tailspin.

[Traduction]

Le président: Monsieur Fried, quelle est la longueur de votre mémoire?

M. Fried: Je pense qu'elle ne demanderait pas plus de deux minutes, comme celle des autres membres ici.

Le président: Allez-y.

M. Fried: Je vous remercie, monsieur le président, de l'occasion qui m'est donnée, aujourd'hui, de faire connaître mon point de vue sur certains aspects du projet de loi C-155.

Il y a déjà eu bien des commissions, des audiences et des réunions au sujet du tarif statutaire du Pas du Nid-de-Corbeau. Jusqu'à l'étude de la Commission Hall, j'ai cru que les politiciens voulaient comprendre le sens de l'accord de 1897.

L'étude Gilson m'a désabusé. Je sais maintenant que ce n'était qu'un écran de fumée et qu'il existe assez de preuves qui nous permettent de dénoncer l'hypocrisie de ces audiences. Peut-être aussi celles-ci.

Pourquoi notre gouvernement fédéral dépense-t-il les fonds publics à défendre la cause des chemins de fer, alors que nous, les céréaliculteurs, devons nous défendre sans l'aide de subventions publiques pour nos travaux de recherche et de documentation.

J'ai la nette impression que les céréaliculteurs sont persécutés par le gouvernement fédéral comme nos autochtones le sont depuis un siècle. Je vous avise donc, députés qui êtes ici, et vous pouvez en informer vos bureaucrates, que nous devenons plus malins, nous aussi.

D'après ses propres états financiers trimestriels, le CP réalise régulièrement un profit. En fait, au cours du premier trimestre de 1983, alors qu'il n'a transporté que du grain, son profit dépassait 50 millions de dollars.

Comme députés, vous faites partie du conseil d'administration de notre pays, et je m'oppose à ce que vous versiez des sommes au CP ou à toute autre société privée, sans obtenir, en échange, une participation au capital-action.

Pour ce qui est du prétendu dommage causé aux éleveurs de bovins, je leur dirai: Arrivez au 20^e siècle et établissez un régime de commercialisation ordonné comme les céréaliculteurs, les producteurs de produits laitiers, d'oeufs, de volaille et de dindes l'ont fait. Pourquoi devrait-on leur permettre de détruire un système dont la réalisation a demandé tant d'efforts et de temps aux céréaliculteurs?

A mon avis, les chemins de fer ont réalisé des profits dans le transport du grain, mais au lieu d'en garder une partie pour entretenir et améliorer leurs installations, ils les ont investis dans d'autres entreprises. Les chemins de fer ont été construits pour faciliter le développement et l'expansion régionale dans l'intérêt du Canada dans son ensemble et non pour avantager une poignée d'actionnaires.

En terminant, monsieur le président, j'aimerais vous faire remarquer que chaque fois qu'on abaisse la position économique d'un producteur primaire, c'est l'économie toute entière du pays qui amorce une vrille.

[Text]

The primary producer, e.g. the grain farmer, brings in foreign capital. This money enriches his community, his province, and all of the country. The more you deduct through freight and taxation the multiplier decreases. Increase the Crow and you know where we will go.

Respectfully submitted, Arthur Brevig.

The Chairman: Thank you.

Mr. J. Oberg: Okay, next I would like to call on Don Ronaghan from Bruce.

• 1150

Mr. Don Ronaghan (National Farmers Union of Alberta): Thank you very much for hearing me today.

I would like to make a brief presentation to you. I would like to thank you for hearing presentations from individual grain producers. This makes this hearing both public and a hearing, and the people who are going to pay the cost of this so-called rail transportation system are the people you want to be talking to you.

I am not the president of CP Rail; I am a person who is going to be bearing the burden of this increased cost. You are trying to hook a larger and larger wagon behind this horse, and I am telling you here and now that I cannot pull it. I cannot afford Bill C-155 as it is presently constituted. You are going to break the back of the grain producers, and I would say that between Winnipeg and Edmonton there will be a large area of impoverishment. This is the backbone of Canada. As a result of Bill C-155, it is going to turn to mush and there is going to be a large area that contributes nothing to the Canadian economy. We are going to be taxed by the railroads.

I am opposed to passage of Bill C-155 as it is presently written. It is going to cost my family \$25 for every acre of crop that I seed. That is more than I currently pay the landlords I rent the land from. By 1990 it is going to cost my family \$25,000 to haul the grain I currently produce, as opposed to \$6,000 under the presently constituted Crow rate. I am living at or below the poverty level right now. I cannot afford that additional money, and I do not think Canada can afford to rob the grain producers of that additional money. There is very little profit in grain farming at present.

Bill C-155 will ensure that my family and thousands of other young farmers and their families cannot contribute to the Canadian economy. I will be forced off the land, period.

I am sure that the Canadian National Railroad, which I currently ship my grain to, is not going to spend the \$978,000 that is currently spent in the Holden area by the farm families. I am quite sure that the Canadian National Railroad is not going to spend that money in my community. I do not know where it is going to go, but this is a dreadful drain on the Prairie economy.

Bill C-155, in addition, leaves the door open for variable rates so that vast areas of the Prairies that are considered

[Translation]

Le producteur primaire, c'est-à-dire le céréaliculteur, fait entrer des capitaux étrangers. Ces capitaux enrichissent sa communauté, sa province et le pays dans son ensemble. Plus vous réduisez ces revenus par des frais de transport et des impôts, plus l'effet multiplicateur diminue. Si vous augmentez le tarif du Nid-de-Corbeau, vous savez où nous irons.

Respectueusement présenté, Arthur Brevig.

Le président: Merci.

M. J. Oberg: Je voudrais maintenant vous présenter M. Don Ronaghan de Bruce.

M. Don Ronaghan (Union nationale des agriculteurs de l'Alberta): Merci beaucoup de l'occasion de me faire entendre aujourd'hui.

J'aimerais que mon exposé soit bref. Je voudrais vous remercier d'avoir entendu les présentations individuelles de céréaliculteurs. Nous avons ainsi une audience vraiment publique et les gens qui vont défrayer de prétendus réseaux de transport ferroviaire sont ceux qui veulent vous parler.

Je ne suis pas le président du CP; je suis quelqu'un qui aura à porter le fardeau de cette augmentation du tarif. Vous essayez d'atteler le cheval à une voiture de plus en plus grosse et je vous dis moi que je ne peux plus la tirer. Je n'ai pas les moyens de supporter le projet de loi C-155 sans sa forme actuelle. Vous allez éreinter les céréaliculteurs, et je dirais qu'entre Winnipeg et Edmonton il y aura une vaste zone d'appauvrissement. C'est la clé de voûte du Canada. Le projet de loi C-155 sera dévastateur et créera une grande région qui n'apportera plus rien à l'économie canadienne. Nous allons être imposés par les chemins de fer.

Je suis contre l'adoption du projet de loi C-155 sous sa forme actuelle. Il coûtera \$25 ensemencé à ma famille. C'est plus que je verse actuellement aux propriétaires des terres. En 1990, cela coûtera \$25,000 à ma famille pour transporter le grain que je produis actuellement, comparativement à \$6,000 selon le tarif actuel du Nid-de-Corbeau. Je vis déjà au seuil de la pauvreté et peut-être en deçà. Je n'ai pas les moyens de verser cette somme supplémentaire, et je ne pense que le Canada ait les moyens de dérober ce montant aux agriculteurs. La céréaliculture est très peu rentable actuellement.

Le projet de loi C-155 empêchera ma famille et des milliers d'autres jeunes agriculteurs et leur famille d'apporter leur contribution à l'économie canadienne. Il me faudra quitter la terre, un point c'est tout.

Je suis sûr que le Canadien national à qui j'expédie actuellement mon grain ne dépensera pas \$978,000 dans la région de Holden comme le font, actuellement, les familles d'agriculteurs qui y vivent. Je suis persuadé que le Canadien national ne dépensera pas cette somme dans ma communauté. Je ne sais pas où va cet argent, mais c'est une hémorragie terrible pour l'économie des Prairies.

En outre, le projet de loi C-155 laisse la porte ouverte aux tarifs variables, ce qui fait que de grandes régions des Prairies

[Texte]

inefficient because they are not on a main railroad line will be forced to haul their grain some distance. This will shift the cost onto the primary producer and away from the railroads.

Bill C-155 undermines the Canadian Wheat Board by substituting a transportation authority to manage the movement of grain, and this is going to undermine equal sales opportunity for all farmers. The quota system we currently operate under allows equal opportunity for all farmers to deliver their grain. If we go into a situation where you have to haul 60 and 70 miles, small producers like myself will be forced out of the system. I cannot afford a semi-trailer truck to haul my grain. I currently haul it about 15 to 25 miles, depending on where I haul the grain. If we go to a situation where I haul it 70 miles, the current price of grain will not afford that kind of a situation.

I would suggest that the transportation policy of a country like Canada should be constructed to ensure prosperity for all of Canada, but you cannot ensure a prosperous Canada by robbing the primary producer, the grain producer, of money and giving it to a large, monopolistic corporation. I would suggest to you that the transportation of a country like Canada should be to try to encourage prosperity in the country rather than to discourage it, and that individual farmers like myself, if we are allowed to make a living, will reinvest money in Canada. If I cannot afford to raise any grain, then Canada as a whole suffers, my family suffers and thousands upon thousands of young farmers like myself will be forced into the cities and onto unemployment or taking jobs away from Canadians who are currently working in the cities. I cannot afford this bill.

If the railroads need more money to haul grain . . . perhaps they do; I am not an accountant; I do not know . . . I think it is possible that this money can be arrived at from the general revenues of the country of Canada in the same way that the government currently subsidizes airlines and any number of other things. I think the benefit to the country as a whole as a result of a prosperous Prairie community is sufficient through the taxation that is achieved on the fuel I buy and on the income tax that I pay to accommodate such a system.

I think the statutory rate as it is presently construed stabilizes the country and stabilizes the Prairie economy, and I think to tamper with it in the way we are discussing today, whether we are talking about freedom of choice or whatever, the freedom of choice that I have is none. I have to ship my grain. I cannot truck it to Vancouver. The only way I can get it there is by the railroad.

At present I know how much I am going to pay and I cannot afford it. If you hook me up to a wagon that I cannot pull, the Prairie economy will suffer, Canadian grain production will suffer and the moneys we currently get for export sales of grain will diminish.

I would say that until you can put something better in place, do not destroy what we currently have. I would suggest to you that we keep the statutory freight rate on grain until you can provide something that I can afford.

[Traduction]

qui sont considérées inefficaces, parce qu'elles sont loin des voies principales, seront obligées de transporter leur grain sur des distances assez longues. Cela allègera le coût des chemins de fer aux dépens du producteur primaire.

Le projet de loi C-155 sape les pouvoirs de la Commission canadienne du blé en lui substituant une administration des transports chargée de gérer le transport du grain, et cela sapera l'égalité des occasions de vente pour tous les agriculteurs. Le régime de quota qui nous régit actuellement donne la même chance à tous les agriculteurs de livrer leur grain. Si nous en arrivons à une situation où il faut le transporter sur des distances de 60 et 70 milles, les petits producteurs comme moi seront éliminés. Je n'ai pas les moyens d'acheter un camion lourd pour transporter mon grain. Je le transporte actuellement sur une distance de 15 à 25 milles, selon l'endroit. S'il me faut en arriver à le transporter sur 70 milles, le prix actuel du grain ne me le permettra pas.

Je prétends que la politique des transports d'un pays comme le Canada devrait être conçue pour assurer la prospérité de tout le pays, ce qui est impossible, si on vole le producteur primaire, le céréaliculteur, pour en faire profiter une grande société en situation de monopole. Je prétends que, dans un pays comme le Canada, le système de transport devrait viser à stimuler la prospérité plutôt qu'à la freiner et que, si on permet aux agriculteurs, comme moi, de gagner leur vie, ils réinvestiront leurs gains au Canada. Si je n'ai pas les moyens de cultiver le grain, c'est l'ensemble du Canada qui en souffre, ma famille en souffrira et des milliers de jeunes agriculteurs, comme moi, seront forcés d'aller à la ville, où ils seront en chômage ou bien prendront les emplois d'autres Canadiens. Je n'ai pas les moyens de supporter ce projet de loi.

Si les chemins de fer ont besoin de plus d'argent pour transporter le grain—peut-être est-ce le cas, je ne suis pas comptable, je n'en sais rien—je pense que ces fonds pourraient être tirés des recettes générales du Canada de la même façon que le gouvernement subventionne actuellement les compagnies aériennes et bien d'autres choses. Je pense que la prospérité du pays avantage suffisamment l'ensemble du pays, grâce aux impôts sur le carburant que j'achète et à l'impôt sur le revenu que je dois verser aux termes de ce régime.

Je pense que le tarif statutaire, sous sa forme actuelle stabilise le pays et l'économie des Prairies, et que le modifier comme on l'envisage aujourd'hui, que l'on parle de liberté de choix ou de tout ce qu'on voudra, cela ne me laisse aucune liberté de choix. Il me faut expédier mon grain. Je ne peux pas le transporter par camion jusqu'à Vancouver. Le seul moyen à ma disposition est le chemin de fer.

Déjà, je sais combien il me faudra verser et je n'en ai pas les moyens. Si vous imposez une charge que je ne peux pas porter, l'économie des Prairies en souffrira et les sommes que nous rapportent actuellement les exportations de grain diminueront.

Tant que vous n'aurez pas pu trouver mieux, ne détruisez pas ce que nous avons déjà. Je vous recommanderais de conserver le tarif statutaire du transport du grain jusqu'à ce

[Text]

The Chairman: Thank you, Mr. Ronaghan, Mr. Oberg.

Mr. J. Oberg: Next I would like to call on Dennis Oberg from Forestburg.

Mr. Dennis Oberg (National Farmers Union of Alberta): This brief, Mr. Chairman, is about how the change in the Crow rate would affect me.

I am a beginning farmer who has been at this for five years. I returned to the farm because I could see a future for me and a reasonable living to be made for my family. I have in that time purchased a parcel of land from my father, and I hope I will be able to purchase the rest some day. Right now my land payment is \$26,000 per year. Five times Crow would mean an increase of 50% of that amount for grain shipping alone. My fuel costs have gone up; insurance costs are up; repairs are up; living expenses are up; heat and power are up; crop input costs are up. With everything going up, we are told that this crop year what we will receive for our produce is going down. With the change to the Crow rate on top of this, my future in farming is getting cloudy as the months go by.

In the 1982 crop year I sold approximately 30,000 bushels of wheat to the elevators located in the Village of Forestburg. My freight rate from this point is 22¢ per hundred, which amounts to approximately \$4,000 for that year, and it was an average year. If the Crow rate were to change, the freight rate would then jump to five times 22¢, or \$1.10, per hundredweight, and that would mean an additional \$16,000 of expense for me.

Our town of Forestburg has a population of approximately 950 people. There are also a coal mine and a power plant that employ many men and women who live in this town. I am a director of the Forestburg and District Agricultural Society, much the same as the board of trade. A recent study done on the spending habits of the townspeople found that just 33% of the possible shopping dollar stays there. We know that the town relies mainly on the rural population who do their shopping there. If we had to pay five times Crow, there would be a definite drop in what is spent in this town and a very definite possibility of some, if not many, businesses closing down. That would put people out of work, and who would support them in this already troubled economy?

We in this town live on a branch line of the railroad. The railroad companies have said that branch lines will be abandoned when the change to the Crow rate takes place. If this happens, we will of course have to haul to some other point. I will either have to consider buying a larger truck or hiring a commercial operator to haul my grain. With this added expense, the cost to me is not five times Crow but definitely higher. With the loss of the rail, the elevator managers, their helpers and their families will be out of work—more unemployed. In this town we have one machinery dealer who is having trouble with his business right now because of our slow

[Translation]

que vous ayez trouvé quelque chose que nous sommes en mesure de payer.

Le président: Merci, monsieur Ronaghan. Monsieur Oberg.

M. J. Oberg: Je voudrais maintenant présenter M. Dennis Oberg de Forrestburg.

M. Dennis Oberg (Union nationale des agriculteurs de l'Alberta): Le présent mémoire, monsieur le président, décrit les conséquences qu'aurait pour moi la modification que l'on propose d'apporter au tarif du Nid-de-Corbeau.

Je suis un agriculteur débutant qui exploite une ferme depuis cinq ans. Je suis revenu sur la ferme parce que j'y voyais un avenir pour moi et un niveau de vie convenable pour ma famille. J'ai acheté une parcelle de terre à mon père et j'espère pouvoir acheter le reste un jour. Pour le moment, les versements sont de \$26,000 par an. Si le tarif du Nid-de-Corbeau est quintuplé, le montant s'en trouvera augmenté de 50 p. 100, pour l'expédition du grain à elle seule. Mes frais en carburant ont augmenté; l'assurance, les réparations, le coût de la vie, le chauffage, l'électricité, les prix de revient augmentent. Alors que tout augmente, on nous dit que nous recevrons moins cette année pour notre produit. Si on ajoute à cela la modification du tarif du Nid-de-Corbeau, mon avenir en agriculture s'assombrit un peu plus chaque mois.

Au cours de la campagne agricole de 1982, j'ai vendu environ aux éleveurs du village de Forrestburg 30,000 boisseaux de blé. Mes frais de transport à partir de là sont de 22 cents le 100, ce qui donne à peu près \$4,000 pour cette année là qui était une année moyenne. Si le tarif du Nid-de-Corbeau est modifié, le coût du transport sera quintuplé et passera à \$1.10 le cent, ce qui me coûtera \$16,000 de plus.

Notre village de Forrestburg a une population de 950 personnes environ. Il y a aussi une mine de charbon et une centrale électrique qui emploient bon nombre d'hommes et de femmes du village. Je suis un des directeurs de la *Forrestburg and District Agricultural Society*, un organisme très semblable à une chambre de commerce. D'après une étude récente sur les habitudes de dépenser des habitants de la localité 33 p. 100 de l'argent seulement reste dans la localité. Nous savons que la ville compte surtout sur la population rurale qui y fait ses achats. S'il nous faut payer cinq fois le tarif du Nid-de-Corbeau, les sommes dépensées dans la ville baisseront à coup sûr et bon nombre d'entreprises, sinon pratiquement toutes risqueront de fermer. Ces fermetures créeront un chômage, et qui subviendra au besoin des chômeurs à un moment où l'économie traverse déjà une période difficile?

Nous vivons près d'un embranchement de la voie ferrée. Les sociétés ferroviaires ont dit que les embranchements seraient abandonnés, une fois le tarif du Nid-de-Corbeau modifié. Dans ce cas, il nous faudra transporter notre grain à un autre point. Il me faudra acheter un camion plus gros ou embaucher un entrepreneur qui le transportera. Avec cette dépense en plus, il me faudra payer bien plus de cinq fois le tarif du Nid-de-Corbeau. Si l'embranchement est abandonné, les gestionnaires de l'élevateur, leurs assistants et leurs familles se trouveront sans travail: d'autres chômeurs. Nous n'avons qu'un vendeur de machines agricoles dans cette ville et il éprouve déjà des

[*Texte*]

economy. This change will only add fuel to the fire. If he closes, I will have the added expense of going to a dealer out of town for repairs.

As you can see, if this change takes place it will have a definite snowballing effect on everyone.

Thank you.

The Chairman: Mr. Oberg, how many more of these presentations do you have, sir?

• 1200

The Chairman: Well, this is totally contrary to the procedure the committee agreed to. If we are going to get nine briefs from each organization, there will be no questioning at all. I think if we set that precedent now we will have to follow it.

Mr. Flis.

Mr. Flis: Mr. Chairman, the regulations were set down in agreement with all three parties. I was very disappointed that Mr. Kilgour raised the point of order earlier, because his own party agreed to the guidelines we would follow and to be fair to all Canadians who wanted to appear before this committee.

I think it is up to the witnesses. We have allotted them a certain block of time; if they want to use that block of time in just reading their submissions, fine, but there will be no time for questions. If they want to cut it short and give us a brief summary, four or five points on each submission, then we will have time for questions. So I think it is up to the witnesses. I think in fairness to all witnesses, we should give them an equal block of time; it is up to them how they want to make use of that time.

The Chairman: That is the kind of guidance I want from the committee.

Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, I hate to say I told you so, but in any case . . .

The Chairman: Well, you have said it.

Mr. Benjamin: —you will notice by what was proposed by way of groupings what is going to happen in Winnipeg and Regina. I think, for example, the Saskatchewan Wheat Pool has a submission, and I think 24 Wheat Pool committees have submissions. We have grouped them all in one group. The National Farmers Union, Saskatchewan section, has a brief, and I think eight or ten of their locals have a brief from their local area. I submit that nothing is happening here that is not going to happen in Winnipeg and Regina as well.

The amount of time afforded to the Alberta government . . .

The Chairman: Mr. Benjamin, I cannot see into the future. I have what I want from the committee, I think—the consensus

[*Traduction*]

difficultés, en raison du ralentissement de l'économie. Cette modification ne fera que jeter de l'huile sur le feu. S'il ferme ses portes, il nous faudra aller à l'extérieur de la ville pour les réparations, ce qui augmentera encore mes dépenses.

Comme vous pouvez le voir, si cette modification est apportée, elle aura des conséquences de plus en plus néfastes pour tout le monde.

Merci.

Le président: Monsieur Oberg, combien de présentations avez-vous encore?

Le président: Bien, c'est tout à fait contraire à la façon de procéder convenue par le Comité. Si chacun des neuf organismes doit nous remettre un mémoire, il n'y aura pas de questions du tout. Je pense que, si nous établissons maintenant ce précédent, il nous faudra le suivre.

Monsieur Flis.

M. Flis: Monsieur le président, le règlement a été établi avec le consentement des trois partis. J'ai été déçu tout à l'heure, que M. Kilgour ait eu recours au Règlement puisque c'est son propre parti qui a convenu des lignes directrices à suivre pour traiter équitablement tous les Canadiens qui voudraient comparaître devant le Comité.

Je pense qu'il faut s'en remettre aux témoins. Nous leur avons accordé un certain temps; s'ils veulent le passer, en entier, à lire leurs mémoires, très bien, mais il ne restera pas de temps pour les questions. S'ils veulent abrégé et nous donner un bref résumé, quatre ou cinq points par mémoire, nous aurons, alors, le temps de poser des questions. Je pense donc qu'il faut s'en remettre aux témoins. Je pense que, pour être équitables envers tous les témoins, nous devrions donner le même temps aux uns et aux autres; c'est à eux de décider de l'usage qu'ils en feront.

Le président: C'est le genre de direction que j'aime recevoir du Comité.

Monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Monsieur le président, je n'aime pas dire «je vous l'avais bien dit», mais de toute façon . . .

Le président: Eh bien, vous l'avez dit.

M. Benjamin: . . . vous remarquerez que, de la façon dont on a constitué les groupes, c'est ce qui se passera à Winnipeg et à Regina. Je pense, par exemple, que la coopérative du blé de la Saskatchewan a un mémoire et je crois que 24 comités de la coopérative du blé en ont. Nous en avons fait un seul groupe. L'Union nationale des agriculteurs, section de la Saskatchewan, a un mémoire et je pense que huit ou dix de leurs unités en ont, de leur région. Je pense que tout ce qui se passe ici se reproduira à Winnipeg et à Regina.

Le temps dévolu au gouvernement de l'Alberta . . .

Le président: Monsieur Benjamin, je ne peux prévoir l'avenir. J'ai ce que j'ai demandé du Comité, il me semble . . .

[Text]

of how the committee wants to proceed. As I have said before, I am not the master of the committee.

Proceed, Mr. Oberg.

Mr. J. Oberg: I am proceeding on the guidelines that the pool got two and a half hours, so I am hoping we will get the same. We feel that the individual presentations are very important, and we would like to proceed with them.

The Chairman: That is what I have asked you to do, sir.

Mr. J. Oberg: Okay, next I would like to call on Rudy Kiist, from Vegreville.

Mr. Rudy Kiist (National Farmers Union of Alberta): Thank you, Mr. Chairman. I have sensed the displeasure of some of the members of the committee in hearing the individual farmer, and I want to tell you that distresses me. I would like to thank the ones who are protecting our right to give our position, because I think it is time you heard the position of the farmer. Thank you.

The Chairman: Mr. Kiist, that is precisely, sir, why we have agreed to hear from the National Farmers Union. I would ask you to stop making comments about members of the committee and proceed with your own brief, please.

Mr. Kiist: Yes, sir.

I would like to thank the committee in advance for taking the time to hear my personal thoughts on Bill C-155.

For the sake of farmers like myself and their families across western Canada, I would like to appeal to your committee to try to change this insane move by the federal government to extract still more money than is already being asked from the farming community.

Surely it must be clear to you by now that the views given over the past months by the self-proclaimed farm organizations do not carry in them the consensus of the grassroots farmer. Very few of those farm organizations would have any voluntary farm membership if we were not automatically considered members through the sale of our commodities.

The financial position of many farmers like myself is at best a precarious one, where we never know from one year to the next whether we will be in business or not. The reasons for this you and the federal government well know. Still, we are going to be asked to guarantee the income for a giant corporation that has reneged on its agreements with the people of Canada.

Tell me, why would a government elected by its people look after income guarantees for Canadian Pacific before it tackles the same problem for the people who feed the country? Surely even from as far off as Ottawa seems, you must see the unfairness of this.

I have no statistics, but allow me to give you a few facts. My family and I have been farming for 15 years. A small portion of our farm was inherited, and the remainder was financed. While at first my farming was very diversified, over the years I have had to move to the areas that at least have a little hint of

[Translation]

un accord sur la façon dont il veut procéder. Comme je l'ai déjà dit, je ne suis pas maître du Comité.

Allez-y, monsieur Oberg.

M. J. Oberg: Je considère que la coopérative a droit à deux heures et demie; j'espère donc que nous aurons le même temps. Nous estimons que les présentations individuelles sont très importantes et nous aimerions commencer par là.

Le président: C'est ce que je vous ai demandé, monsieur.

M. J. Oberg: Très bien, je voudrais maintenant présenter Rudy Kiist de Vegreville.

M. Rudy Kiist (Union nationale des agriculteurs de l'Alberta): Merci, monsieur le président. J'ai senti qu'il déplaisait à certains membres du Comité d'entendre l'avis de la bouche de l'agriculteur et je tiens à vous dire que j'en suis désolé. Je voudrais remercier ceux qui défendent notre droit de faire connaître notre position, car je pense qu'il est temps que vous l'entendiez. Merci.

Le président: Monsieur Kiist, c'est précisément la raison pour laquelle nous avons accepté d'entendre l'Union nationale des agriculteurs. Je vous demanderais de ne plus formuler de commentaires à l'adresse des membres du Comité et de présenter votre mémoire, si vous le voulez bien.

M. Kiist: Oui, monsieur.

J'aimerais remercier d'avance le Comité de bien vouloir prendre le temps d'entendre mes idées personnelles sur le projet de loi C-155.

Dans l'intérêt des agriculteurs de l'Ouest, comme moi, et de leur famille, je veux en appeler à votre Comité afin qu'il essaie de modifier cette décision aberrante du gouvernement fédéral qui veut soutirer encore plus d'argent aux agriculteurs.

Vous avez certainement réalisé maintenant que les opinions émises ces derniers mois par de soi-disant organisations agricoles ne sont pas partagées par les agriculteurs. Très peu de ces organismes agricoles compteraient d'agriculteurs parmi leurs membres si nous ne le devenions pas automatiquement lorsque nous leur vendons nos produits.

La situation financière d'un grand nombre d'agriculteurs comme moi est pour le moins précaire et nous ne savons jamais, d'une année à l'autre, si nous allons pouvoir continuer. Vous savez très bien pourquoi et le gouvernement fédéral aussi. Pourtant, on nous demandera de garantir les recettes d'une société géante qui n'a pas respecté ses engagements envers la population du Canada.

Dites-moi pourquoi un gouvernement élu par le peuple se soucie de garantir les recettes du Canadien Pacifique avant de faire de même pour ceux qui nourrissent le pays? Même si Ottawa semble loin de tout, vous devez certainement voir à quel point c'est injuste.

Je n'ai pas de statistiques, mais permettez-moi de vous citer quelques faits. Ma famille et moi exploitons une ferme depuis 15 ans. Nous en avons hérité une petite partie et le reste a été financé. Au début, mon exploitation était très diversifiée, mais, au cours des années, il m'a fallu concentrer mes efforts dans

[*Texte*]

orderly marketing and stability, those being grain and a small flock of laying hens. This year our grain land was planted one half to wheat and the other half to canola. Recent heavy rains have almost entirely devastated our canola crops. A few days ago, the same modern system of marketing that allows speculators to play with my product has seen fit to lower next year's grain prices.

Remember that the same government people who condone these things are the ones asking for an increased freight rate. When was the last time the Minister of Transport—excuse me for this—or any of you, for that matter, had to face a situation where your income would be decreased by almost one-third?

How ludicrous is it that in my short span of farming, the price of fuel has quadrupled, machinery prices have more than tripled, fertilizer prices have quadrupled, land prices have skyrocketed because of allowed speculation, and on the other hand the price of my products are either the same or going down? Farmers are very tired of telling you politicians this when your very small children could mathematically give you the final outcome of this process.

Can we be blamed for even questioning the seriousness of the appointment of this committee in terms of the farmer's position when the Ministry of Transport people are at this time talking about higher freight costs for the farmers by Christmas?

If you are indeed interested in the consensus of farmers, why has no one suggested that the farmers be asked in a plebiscite whether their farms can withstand the change in the Crow rate? In spite of all this, I know of no farmer who would try to say that our rail system does not have to be constantly improved. What they are saying, in my opinion, is that the transportation system is of benefit to the total population, and if our government insists on allowing the railways to bow out of agreements and laws that require them to haul grain at a fixed rate, then the total price tag should not be thrown on the farming community.

I also believe that if vast amounts of public moneys are once again granted to the railways, then the people of Canada should own equity in them.

In conclusion, I would request that if this committee has any interest in retaining a strong agricultural base in Canada, run by farm families, then you should do everything in your power to stop this legislation that would destroy the protection farmers have in the statutory freight rate.

Thank you kindly.

The Chairman: Thank you, sir. Mr. Oberg.

Mr. J. Oberg: Next I would like to call on Irving Bablitz, from Bruce.

Mr. Irving Bablitz (National Farmers Union of Alberta): Thank you, Mr. Chairman. I, too, would like to thank you for giving a peasant like me a chance to state my case before the committee.

[*Traduction*]

les domaines où on dirait qu'il y a un semblant de commercialisation et de stabilité, c'est-à-dire la culture du grain et un petit poulailler de pondeuses. Cette année, nous avons commencé la moitié de notre terre à grain en blé et l'autre en canola. Les pluies abondantes de ces derniers jours ont presque entièrement détruit notre récolte de canola. Il y a quelques jours, le même système moderne de commercialisation qui permet aux spéculateurs de s'enrichir avec mon produit a jugé bon d'abaisser les prix du grain pour l'an prochain.

N'oubliez pas que les fonctionnaires qui approuvent ces mesures sont ceux-là mêmes qui demandent une hausse du tarif. Quand le ministre des Transports... excusez-moi de le dire... ou l'un d'entre vous, tant qu'à cela, s'est-il trouvé dans une situation où son revenu devait tomber de presque un tiers?

N'est-il pas ridicule que dans ma courte carrière en agriculture, le prix du carburant ait quadruplé, celui des machines plus que triplé, celui des engrais quadruplé, les terres ont monté en flèche parce qu'on a permis la spéculation et que, d'autre part, le prix de mes produits soit demeuré le même ou ait baissé? Les agriculteurs sont fatigués de vous le répéter, à vous les politiciens, quand de tout petits enfants pourraient donner l'aboutissement mathématique de ce cheminement.

Peut-on nous blâmer de douter du sérieux de la nomination de ce Comité du point de vue de la situation des agriculteurs, alors qu'en ce moment même les fonctionnaires du ministère des Transports parlent d'augmenter, avant Noël, la part des frais de transport que les agriculteurs auront à payer?

Si vous tenez vraiment à obtenir l'approbation des agriculteurs, pourquoi quelqu'un n'a-t-il pas suggéré qu'on leur demande, par voie de plébiscite, si leur exploitation agricole peut supporter la modification du tarif du Nid-de-Corbeau? Malgré tout cela, je ne connais pas un seul agriculteur qui oserait dire que notre réseau ferroviaire n'a pas toujours besoin d'améliorations. Ce qu'ils disent, à mon avis, c'est que le réseau de transport sert les intérêts de toute la population et que, si notre gouvernement tient à exempter les chemins de fer des accords et des lois qui les obligent à transporter le grain à tarif fixe, il ne devrait pas le faire aux frais des agriculteurs.

Je crois également que le Trésor public verse encore d'énormes sommes aux chemins de fer et que, par conséquent, la population du Canada aurait droit à une participation à leur capital-action.

Pour conclure, je dirais que, si le Comité tient le moins-dement à une agriculture prospère constituée de fermes familiales, vous devriez faire tout ce que vous pouvez pour bloquer cette mesure qui enlèvera aux agriculteurs la protection que leur assure le tarif statutaire de transport.

Merci beaucoup.

Le président: Merci, monsieur. Monsieur Oberg.

M. J. Oberg: Je voudrais maintenant présenter M. Irving Bablitz de Bruce.

M. Irving Bablitz (Union nationale des agriculteurs de l'Alberta): Merci, monsieur le président. Moi aussi, je voudrais vous remercier d'avoir donné à un paysan comme moi l'occasion de défendre notre cause devant le Comité.

[Text]

Farmers are in a financial crisis, and it angers me when my money, through involuntary check-offs, is being used to finance organizations that would not last a year if they had to stand on their record or through voluntary financial support. These organizations do not speak for the grassroots farmer. I would hope, Mr. Chairman, that you would look into how these organizations are structured and how they are funded when you consider them.

The National Farmers Union is the only direct voluntary funded group who speaks for the farmer. We do not receive research grants, etc., from the government. It is only through this group that the farmer can speak collectively to the government.

Because of the lack of any long-term economic planning by the Canadian government during the past 116 years, the attack on unorganized groups such as the farmers can be expected.

The argument that freight rates are the reason that the average Alberta farmer is losing money is nonsense. The average farmer feeds his grain to his cattle.

I am not here to explain the operation of a large corporate feedlot operator; spokesmen from the check-off organizations or the government will do that. I am here to speak as a farmer and of my own experience as a cattle producer in the 1970s.

During the latter part of 1973 to 1975, I lost \$180,000 on my cattle operation. It had nothing to do with the freight costs. In that period, I put all our produce from our farm through the cattle. But the cost of equipment, fuel, taxes, etc., were more than the income from the cattle. It was the low price of cattle, not freight rates, that almost caused us to go bankrupt.

Whether this thing we call supply and demand was working against me or whether there was a surplus is another question. What saved me from bankruptcy was the fact that the Canadian Wheat Board made some sales to the Soviet Union and China, and I switched from feeding cattle to marketing my grain. Had it not been for the fair export prices and reasonably good quotas, I would have lost our farm, which is a second-generation farm—actually a third one now.

Our problem is that we are now facing the same economic squeeze in grain production. In 1970, it took about 5,000 bushels of rape, at rape prices of that day, to buy a combine with cutter and pickup bar. Last year I bought a combine; at today's prices it is going to take 30,000 bushels to pay for that combine.

Fuel costs for our farm ran at about \$3,000 a year in 1970. Today it costs \$17,000 to run that same farm.

[Translation]

Les agriculteurs traversent une crise financière et je suis en colère quand je vois que mon argent, qu'on prélève malgré moi, sert au financement d'organismes qui ne survivraient pas un an s'ils devaient dépendre d'eux-mêmes ou d'un soutien financier volontaire. Ces organismes ne représentent pas les agriculteurs. J'aimerais, monsieur le président, que vous regardiez de quelle façon ces organismes sont structurés et comment ils sont financés lorsque vous prenez leurs représentations en considération.

L'Union nationale des agriculteurs est le seul groupe financé directement et volontairement par les agriculteurs et les représentants. Nous ne recevons pas de subventions de recherche, etc., du gouvernement. Ce n'est que par l'entremise de ce groupe que les agriculteurs peuvent s'adresser collectivement au gouvernement.

Comme le gouvernement canadien n'a fait aucune planification économique à long terme depuis 116 ans, on pouvait s'attendre à ce qu'il s'attaque à des groupes non organisés comme les agriculteurs.

Il est ridicule de prétendre que c'est à cause des tarifs de transport que l'agriculteur albertain moyen perd de l'argent. L'agriculteur moyen donne son grain à son bétail.

Je ne suis pas ici pour expliquer le fonctionnement d'une grande société d'engraissement; je laisse cela aux représentants des organismes du gouvernement qui font des retenues à la source. Je suis ici pour présenter mon point de vue comme agriculteur et faire connaître ma propre expérience comme éleveur, au cours des années 70.

Entre 1973 et 1975, mon entreprise d'élevage a subi des pertes s'élevant à 180,000 dollars. Ces pertes n'ont rien à voir avec les tarifs de transport. Au cours de cette période, j'ai donné tous les produits de notre ferme au bétail. Mais le coût du matériel, du carburant, les taxes dépassaient les revenus provenant du bétail. C'est la faiblesse des prix et non les tarifs de transport qui nous ont presque poussés à la faillite.

Peut-être que l'offre et la demande étaient contre moi ou peut-être y avait-il un surplus, mais c'est là une autre question. J'ai été sauvé de la faillite par les ventes de blé conclues par la Commission canadienne du blé avec l'Union soviétique et la Chine et parce que j'ai arrêté de nourrir mon bétail pour vendre mon grain. Si nous n'avions pas eu des prix à l'exportation et des quotas raisonnables, j'aurais perdu notre ferme, une ferme de deuxième génération... en fait de troisième, maintenant.

Nous éprouvons maintenant les mêmes difficultés économiques au niveau de la production du grain. En 1970, il fallait à peu près 5,000 boisseaux de colza, au prix de l'époque, pour acheter une moissonneuse-batteuse munie d'une faux et d'un rateau. L'an dernier, j'ai acheté une moissonneuse-batteuse et, au prix d'aujourd'hui, il me faudra 30,000 boisseaux pour la payer.

Le coût du carburant consommé sur notre ferme s'élevait à environ 3,000 dollars par an, en 1970. Aujourd'hui, il en coûte 17,000 dollars pour exploiter la même ferme.

[Texte]

• 1210

Statistics Canada placed interest costs at 22% of farm operating costs in 1981-1983 crop year. I can relate to this very easily. Interest cost for my debt load ran at \$3,500 to \$4,000 in 1970. Today my interest bill for one year is close to \$60,000.

In 1970, grain and cattle was all the collateral needed to cover an operating loan. Today the bank holds seven quarters of land and most of the machinery as collateral. They called two more quarters in this year; next year they will probably call another two.

I produce about 3,000 tonnes of grain a year with a freight cost at \$4.89, which equals about \$14,500. At five times Crow, my bill will be an impossible \$73,000. This talk about tying the cost of freight to a percentage of grain prices reminds me of the things my father told me about the conditions in Czarist Russia when he was there: 10 bundles for the landlord; you get the eleventh.

Mr. Chairman, if you really believe in freedom of choice, and we heard that bandied around here yesterday, left, right and centre, I would suggest that you give the farmers the chance to voice their opinions; give them a freedom of choice. Thank you.

The Chairman: Thank you, Mr. Bablitz. Mr. Oberg.

Mr. J. Oberg: Next, I will call on Beth Timanson from Vegreville.

Miss Beth Timanson (National Farmers Union of Alberta, Region 7): Mr. Chairman, I appreciate the opportunity to express my opinion on Bill C-155. Once again, the Crow rates are being discussed. Our federal Minister of Transportation worries about the CPR losing money hauling grain at the present rates. I do not believe that the railways have ever lost money hauling grain. They signed the deal, and it was a good one for the CPR. The people of Canada have bought and donated hopper cars to the railways, thousands of them.

No one ever seems to worry about the farmer working and operating at a loss; there is never a word about this. The farmers' produce does not go up in price compared to the prices we have to pay for the things we have to have in our farming operation—fuel, oil and fertilizers and so forth. Raising the grain freight rates would be another blow to the farmer. This would be disastrous. More and more farmers will be forced off farms if these rates are raised. Leave the Crow rates as they are and pay the railways the subsidy. Thank you.

The Chairman: Thank you, madam. Mr. Oberg.

Mr. J. Oberg: Next, I will call on Peter Doll from the Peace River area.

The Chairman: Mr. Doll.

[Traduction]

Statistique Canada estimait que les frais d'intérêt représentaient 22 p. 100 des frais d'exploitation d'une ferme au cours de la campagne agricole de 1981-1983. Je le comprends très facilement. Les intérêts de ma dette variaient entre 3,500 et 4,000 dollars en 1970. Aujourd'hui, mes intérêts d'un an s'élèvent presque à 60,000 dollars.

En 1970, le grain et le bétail suffisaient à garantir un prêt d'exploitation. Aujourd'hui, la banque détient trois quarts de la terre et presque toutes les machines en garantie. Elle a demandé deux quarts de plus cette année; l'an prochain elle en demandera probablement encore deux autres.

Je produis environ 3,000 tonnes de grain par an, ce qui, au tarif de 4,89 dollars coûte environ 14,500 dollars de transport. Si le tarif du Nid-de-Corbeau est quintuplé, la facture atteindra le montant impossible de 73,000 dollars. Lorsqu'on parle de lier le coût du transport à un pourcentage du prix du grain, je me rappelle ce que mon père me disait de la Russie tsariste, lorsqu'il y vivait. Dix paquets pour le seigneur, le 11^{ième} pour toi.

Monsieur le président, si vous croyez vraiment à la liberté de choix, et nous l'avons entendu proclamer ici hier, de tous bords et de tous côtés, je vous suggère de donner aux agriculteurs l'occasion de faire connaître leur point de vue, donnez-leur la liberté de choix. Merci.

Le président: Merci, monsieur Bablitz. Monsieur Oberg.

M. J. Oberg: Je vous présente maintenant M^{lle} Beth Timanson de Vegreville.

Mlle Beth Timanson (Union nationale des agriculteurs de l'Alberta, région 7): Monsieur le président, je suis heureuse d'avoir l'occasion de faire connaître mon avis sur le projet de loi C-155. Encore une fois, il est question du tarif du Pas du Nid-de-Corbeau. Notre ministre fédéral des Transports craint que le Canadien Pacifique ne fasse des pertes en transportant le grain au tarif actuel. Je ne crois pas que les chemins de fer aient jamais subi de pertes dans le transport du grain. Ils ont signé un marché et il était avantageux pour le CP. La population du Canada a acheté et donné des wagons-trémie aux chemins de fer, des milliers de wagons-trémies.

Personne ne semble jamais s'inquiéter de l'agriculteur qui travaille et exploite sa ferme à pertes; il n'en est jamais question. Le prix des produits agricoles n'augmente pas comme ceux qu'il nous faut payer pour ce dont nous avons besoin dans nos exploitations agricoles—le carburant, le fuel-oil, les engrais et ainsi de suite... L'augmentation du tarif de transport du grain porterait un autre coup à l'agriculteur. Ils seront de plus en plus nombreux à devoir quitter leur ferme si ce tarif est augmenté. Laissez le tarif du Nid-de-Corbeau à son niveau actuel et versez des subventions aux chemins de fer. Merci.

Le président: Merci madame. Monsieur Oberg.

M. J. Oberg: Je vous présente maintenant M. Peter Doll de la région de Peace River.

Le président: Monsieur Doll.

[Text]

Mr. Peter Doll (National Farmers Union of Alberta): Thank you, Mr. Chairman, for allowing me to present this on behalf of District 2, Region 8, which consists of the Peace River country, of the National Farmers Union. By destroying the statutory rate on grain, agriculture and agriculture-based communities, as we know them, will be destroyed. The reason we say this, no grain farmer can afford to pay any additional costs for the shipment of grain to export positions on an already uneconomic product on the world market.

The communities cannot afford the loss of this farmer revenue which, in the case of the Fairview municipality where I farm, would amount to \$1.5 million a year by the year 1990, and this is one of the smaller municipalities in Alberta. This added cost, we are sure, would bankrupt many if not, in time, all grain producers in this area, because of the higher costs of production we in this area have, and would be the biggest deterrent for the opening of new land in the last frontier in Canada. This land, already being a long distance from grain delivery facilities, with the added cost for transportation, would just make this an uneconomic venture.

Our forefathers entered agriculture as grain producers, as we did, knowing the statutory rate for shipping of grain to be a fixed cost, as are all fixed costs to the production of grain. We hoped this would remain so for their children and for anyone entering agriculture in the future. Changing this would all but eliminate the small producer and open the door to corporate farming. It would put larger trucks on our roads and so add not only to the cost of moving grain, but there would be further expense for the upkeep of our highways. In this way, more money would be taken out of the community.

All this is being proposed with no legislation for performance by the railway, other than the withholding of a small amount of the subsidy where, if that small amount is held back, the railways would still show a large profit and could care less about the holdback. Also, there is no guarantee that these profits would stay in Canada or be reinvested in facilities for the movement of grain.

All this is being proposed by a government which, a few short years ago, would not support farmers or the National Farmers Union in a class action against the railways for the loss of grain sales. It supported the principle that it was no longer the farmers' grain after delivery, nor did it accept the responsibility for the lost sales or slow movement of grain.

If this legislation were passed, we of District 2, Region 8 of the National Farmers Union, can visualize the next step—to variable rates. That would force the farmers to deliver to a point of the railways' choice. And many of us remember how that affected the farmers before the formation of the pools and the Canadian Wheat Board, thus ruining as good a marketing

[Translation]

M. Peter Doll (Union nationale des agriculteurs de l'Alberta): Merci, monsieur le président, de me permettre de me présenter ce mémoire au nom du district 2 de la région 8 de l'Union nationale des agriculteurs, c'est-à-dire la région de Peace River. L'annulation du tarif statutaire de transport du grain détruira l'agriculture et les communautés agricoles comme nous les connaissons. Nous affirmons ceci en raison du fait qu'aucun céréaliculteur n'a les moyens de payer davantage pour le transport du grain destiné à l'exportation, car c'est déjà un produit non rentable sur le marché mondial.

Les communautés n'ont pas les moyens de perdre ce revenu agricole, car, dans le cas de la municipalité de Fairview, celle où se trouve mon exploitation agricole, cette perte s'élèverait à 1.5 million de dollars par an, en 1990, et c'est l'une des plus petites de l'Alberta. Ce coût supplémentaire, nous en sommes sûrs, acculerait un grand nombre de céréaliculteurs de cette région, sinon tous, à la faillite, car les coûts de production sont plus élevés dans notre région, et ce serait le meilleur moyen de freiner le défrichement de la terre dans la dernière zone de colonisation du Canada. Comme ces terres sont déjà très éloignées des installations de livraison du grain, l'augmentation des frais de transport en ferait des entreprises non rentables.

Nos ancêtres se sont lancés dans l'agriculture comme céréaliculteurs, tout comme nous, en sachant que le tarif statutaire des transports du grain serait un coût fixe, comme tous les coûts fixes relatifs à la production du grain. Nous espérons qu'il le demeurerait pour leurs enfants et pour quiconque s'orienterait plus tard vers l'agriculture. En modifiant le tarif on éliminerait, à toutes fins pratiques, le petit producteur et on ouvrirait la porte à l'exploitation agricole des grandes sociétés. Des camions plus lourds circuleraient sur nos routes, ce qui ajouterait non seulement au coût du transport du grain, mais aussi aux dépenses d'entretien des chemins. Ainsi, cela reviendrait encore plus cher à la communauté.

Cette modification est proposée sans aucune mesure s'appliquant au rendement des chemins de fer, sinon la retenue d'une petite partie de la subvention, qui même si elle était retenue, n'empêcherait pas les chemins de fer de réaliser d'énormes profits sans s'en soucier le moins. En outre, rien ne garantit que ces profits resteraient au Canada ou seraient réinvestis dans du matériel servant au transport du grain.

Tout cela est proposé par un gouvernement qui, il y a à peine quelques années, a refusé d'appuyer les agriculteurs ou l'Union nationale des agriculteurs dans un recours collectif contre les chemins de fer qu'ils accusaient de leur avoir fait perdre des ventes de grain. Il a soutenu le principe que ce n'était plus le grain des agriculteurs une fois qu'il avait été livré, et n'a accepté aucune responsabilité pour les ventes perdues ou la lenteur du transport.

Si cette mesure était adoptée, nous, du district 2, région 8 de l'Union nationale des agriculteurs, pouvons prévoir l'étape suivante—les tarifs variables. Les agriculteurs seraient ainsi obligés de livrer leur grain à l'endroit choisi par les chemins de fer. Nous sommes nombreux à nous souvenir des inconvénients que cela causait aux agriculteurs avant la création des

[*Texte*]

system as is in the world today. It is because of these agencies that we of the Peace River block of Alberta and British Columbia have been able to get our share of the export market. All this is being proposed when not only the Canadian farmers are in financial straits but the importing countries are unable to afford to pay any more for our grain.

So we ask that you do everything in your power to stop the passage of Bill C-155. We ask that the statutory rate remain, and other means be found. If the railways can show that, in fact, they are losing money on the hauling of grain, then let that be the responsibility of all of Canada, not just the grain producers.

The Chairman: Thank you, Mr. Doll. Mr. Oberg.

Mr. J. Oberg: Next I will call on Alice Hickson from the Peace River area.

Mrs. Alice Hickson (National Farmers Union of Alberta): Thank you. I am glad you have given me this opportunity. I have come 300 miles and left hay to rot in the field to be here today. My father fought for his country in World War I and my husband in World War II. They were both fighting, hopefully, for a democratic country. They also both homesteaded in the Peace River country of Alberta, so were instrumental in helping open up new land. They were not easy years for either one but, after the sound of guns, the peace of the country looked good.

When my father filed on land, he was promised a railroad within a few miles of the land he chose. However, due to political manoeuvres this was not to be, and he was forced to haul his grain 40 miles and cross the Big Smoky River to get his grain to the railroad. Today, after 64 years, we are still hauling grain up to 70 miles from that area and we are still opening up new land.

There was a time my father shipped wool and got a bill for freight instead of a cheque. Another time this happened with chickens and another with alfasweet clover. If we lose the Crow rate, I foresee this happening again, but with grain.

We have always had to pay freight on farm supplies to run our farm and, also, to pay freight on goods we sell. We have had a contract, however, with the railways to haul our grain in perpetuity from the elevators to port at a set rate, in return for the billions of dollars in land and mineral rights and cash. This contract, or Railway Act, gives the government of the day the right to see the railways perform. However, the government of the day has given into the pressures from the railways and been convinced the railways are losing money due to inflation. Nothing has been said about the farmers losing money due to inflation or about the number of farmers going under every day. We can see where the government's sympathies lie.

[*Traduction*]

coopératives et de la Commission canadienne du blé, et ce serait détruire un des meilleurs systèmes de commercialisation du monde. C'est grâce à ces organismes que nous, les agriculteurs de Peace River de l'Alberta et de la Colombie-Britannique, nous avons pu obtenir notre part du marché d'exportation. Ces mesures sont proposées au moment même où non seulement les agriculteurs canadiens sont en difficultés financières mais que les pays importateurs n'ont pas les moyens de payer davantage pour notre grain.

Nous demandons donc que vous fassiez tout ce qui est en votre pouvoir pour empêcher l'adoption du projet de loi C-155. Nous demandons le maintien du tarif statutaire et que l'on trouve d'autres moyens. Si les chemins de fer peuvent démontrer que le transport du grain leur fait effectivement subir des pertes, que l'on confie la responsabilité de combler ces pertes au Canada tout entier, pas seulement aux céréaliculteurs.

Le président: Merci monsieur Doll. Monsieur Oberg.

M. J. Oberg: Je voudrais maintenant présenter M^{me} Alice Hickson, de la région de Peace River.

Mme Alice Hickson (Union nationale des agriculteurs de l'Alberta): Merci. Je suis heureuse que vous m'ayez donné cette occasion. J'ai fait 300 milles et j'ai laissé du foin à pourrir sur le champ pour venir ici aujourd'hui. Mon père a combattu pour son pays à la Première guerre mondiale, mon mari à la Deuxième. Ils ont combattu tous les deux dans l'espoir de défendre un pays démocratique. Ils se sont aussi établis, tous les deux, dans la région de Peace River, en Alberta, et ils ont donc contribué à la colonisation de nouvelles terres. Ils n'ont pas connu des années faciles, ni l'un ni l'autre, mais après le bruit de la guerre, la paix de la campagne avait beaucoup d'attrait.

Quand mon père a obtenu ces terres, on lui a promis un service ferroviaire à quelques milles du lieu qu'il avait choisi. Cependant, des manigances politiques ont empêché ce projet de se réaliser, et il lui a fallu transporter son grain sur une distance de 40 milles et traverser la rivière Big Smoky pour l'amener jusqu'aux chemins de fer. Aujourd'hui, après 64 ans, nous transportons encore le grain sur une distance de 70 milles et nous défrichons encore de nouvelles terres.

A une époque mon père a expédié de la laine et a reçu une facture de fret au lieu d'un chèque. C'est encore arrivé quand il a expédié des poulets et du mélilot. Si nous perdons le tarif du Nid-de-Corbeau, je prévois que cela se reproduira, mais dans le cas du grain, cette fois.

Nous avons toujours dû payer le transport des approvisionnements agricoles dont nous avons besoin ainsi que celui des biens que nous vendons. Nous avons toutefois un contrat avec les chemins de fer qui s'étaient engagés pour toujours à transporter notre grain des éleveurs au port à un tarif fixe, en échange des avantages de milliards de dollars qui leur avaient été consentis en terres, en droits miniers et en argent. Ce contrat, qu'on appelle aussi la Loi sur les chemins de fer, donne au gouvernement du jour le droit de veiller à ce que les chemins de fer respectent leurs engagements. Cependant, le gouvernement du jour a cédé aux pressions des chemins de fer qui ont réussi à le convaincre que l'inflation leur fait subir des

[Text]

As a result, the government has come up with a bill which will allow the railways to break this contract and, also as a result, to hand the railways more money and force farmers to pay more money to ship their grain. Even if the government is convinced the railways are losing money, it does not give them the right to break a contract made when homesteaders were opening up this country. No right.

• 1220

We have been getting propaganda from Pepin's office—at our expense by the way—with lots of promises about what they will do if they get this bill passed. For example, they say they will make the railways perform. They do not now. Why would they later? Another promise is that they will not allow the freight charges to go above 10% of the price of grain. We do not have that much left now after expenses. There are also many other promises. Why would we believe a government which would be willing to sell us down the road by killing a contract we already have? Are they going to keep any future promises? I doubt it.

All we hear is the question of how the railways are going to be paid. One thing this bill guarantees us is that the railways will get more money, while the farmers will pay more money. I have two sons who would like to get into farming, but they know that if we lose the Crow rate, they might as well forget it. I would just like to say that we cannot, and must not, be asked to pay more. I ask you is this the freedom my father and my husband fought for? I think not.

Thank you.

The Chairman: Thank you, Mrs. Hickson. Mr. Oberg.

Mr. J. Oberg: Next, I would like to call on Norman Dyck, from Debolt.

Mr. Norman Dyck (National Farmers Union of Alberta): Thank you, Mr. Chairman. At the outstart I would like to address my comments to the people from eastern Canada who do not know the nature of farm organizations in the west. I am a member of the Alberta Wheat Pool, the Alberta Cattle Commission, and the Canadian Cattle Commission. Unfortunately, I am being represented by Mr. Fjorbotten who does not represent my views.

The Alberta Cattle Commission is a compulsory organization which I pay for, without a free vote, without the right to have my check-off returned to me. The Alberta Wheat Pool I am a member of because I believe in orderly marketing. I paid \$5, and that makes me a member. Over the years I found out that was not significantly as democratic as being a member of a delegated committee body. I joined the National Farmers Union 10 years ago, realizing the lack of a democratic structure in that other organization, and so we have the

[Translation]

pertes. On n'a rien dit des pertes que l'inflation fait subir aux agriculteurs ou du nombre d'entre eux qui font faillite tous les jours. Nous voyons où sont les amis du gouvernement.

Il va donc présenter un projet de loi qui dégagera les chemins de fer de ce contrat, ce qui leur permettra de recevoir davantage et d'obliger les agriculteurs à verser davantage pour expédier leur grain. Même si le gouvernement est convaincu que les chemins de fer subissent des pertes, cela ne lui donne pas le droit de rompre un contrat conclu avec les colons qui ont défriché ce pays. Il n'a pas ce droit.

Le bureau de M. Pepin nous a inondé de propagande—à nos frais soit-dit en passant—ainsi que de multiples promesses sur ce qu'il ferait si ce projet de loi était adopté. Par exemple, ils disent qu'ils obligeraient les chemins de fer à donner du rendement. Ils ne s'acquittent pas de leur fonction, maintenant, pourquoi le ferait-il plus tard? On nous promet aussi que les frais de transport ne dépasseront pas 10 p.100 du prix du grain. Il ne nous en rest pas autant maintenant, déduction faite des dépenses. Il y a aussi d'autres promesses. Pourquoi croirions-nous un gouvernement qui est prêt à nous laisser tomber en dénonçant un contrat que nous avons déjà? Tiendra-t-il ses promesses? J'en doute.

On ne semble s'inquiéter que de la façon dont les chemins de fer seront payés. Il est une chose que ce projet de loi nous assure, c'est que les chemins de fer recevront davantage au détriment des agriculteurs. J'ai deux fils qui aimeraient devenir agriculteurs, mais ils savent que si nous perdons le tarif du Nid-de-Corbeau, ça n'en vaudra plus la peine. Je tiens seulement à dire que nous ne pouvons pas payer plus et qu'on ne doit pas nous le demander. Je vous demande si c'est là la liberté pour laquelle mon père et mon mari ont combattu? Je ne le pense pas.

Merci.

Le président: Merci, madame Hickson, monsieur Oberg.

M. J. Oberg: Je voudrais maintenant présenter M. Norman Dyck de Debolt.

M. Norman Dick (Union nationale des agriculteurs de l'Alberta): Merci, monsieur le président. Pour commencer j'aimerais m'adresser aux gens de l'Est du Canada qui ne connaissent pas les organismes agricoles de l'Ouest. Je suis membre de l'*Alberta Wheat Pool*, de l'*Alberta Cattle Commission* et de la *Canadian Cattle Commission*. Malheureusement, je suis représenté par M. Fjorbotten dont je ne partage pas les opinions.

L'*Alberta Cattle Commission* est un organisme dont je dois obligatoirement faire partie, sans vote libre, sans que je puisse empêcher qu'on prélève une retenue à la source. Je suis membre de l'*Alberta Wheat Pool* parce que je crois en une mise en marché ordonnée. J'ai versé \$5 et j'en suis devenu membre. Au cours des années, je me suis rendu compte que ce n'était pas aussi démocratique qu'être membre d'un organisme de comité délégué. Je suis alors devenu membre de l'Union nationale des agriculteurs, il y a dix ans, parce que je me rendais compte que cet autre organisme n'avait pas une

[Texte]

National Farmers Union, the only organization which speaks for the grass roots farmer.

To begin with, I farm and produce livestock and grain. I see the strategy of the Crow rate bill; it is a shift of the cost of shipping grain to the backs of the producers. It will have the effect of displacing many family farms, as many of my colleagues have indicated. I would like to comment to the consumer of this nation, the little guy, the taxpayer of this nation, because I think that is where perhaps the support is. He is most assuredly, as is the producer of grain, being swindled once again.

I wish to document some of this deceit by quoting from John Gallagher's book *To Kill The Crow*, published in 1983 by Challenger Publications of Moose Jaw, Saskatchewan. Mr. Gallagher says:

As this package of deceit plan the federal government is running what the Canadian Press described as a \$350,000 advertising assault on the Crow. A November 13, 1982, government document states:

Among the Western media there has been widespread recognition that the present situation is untenable and a number of calls have been issued for action. During the past two years not a single daily newspaper between Winnipeg and Vancouver has taken the editorial position that the Crow rate be preserved.

We find ourselves being politically manoeuvred.

So you see, committee members and fellow family farmers, we have been danced into a corner. Now Mr. Pepin and other supporters can say that the Western farm organizations wanted this change. We are being had. You might refer to it as the "Pepin Sting".

How is this being done? We are told railways cannot earn revenue at 1897 rates on grain. But what are we not being told, Mr. Taxpayer, fellow farmers and committee members? We are not being told about the economies of scale. To quote CPR:

Railways are especially efficient for the movement of large volumes over long distances.

To give you an example, in 1907, to move 12,000 tonnes of grain it took 51 trains with five men on each train, a total of 255 men. Today, in 1983, one train with three men moves those 12,000 tonnes of grain into export position. This is a significant saving. The taxpayer, the Wheat Board, the three Prairie governments, and the federal government have bought the producer the boxcars for them and the hopper cars. I consider that a subsidy to the railways.

What are the railways' earnings on statutory grain? According to Snavey's 1981 figures, the railroads earn \$28.20 per train mile on statutory grain. Mr. Snavey's abacus—I refer to it as an abacus—because his calculations would boggle the minds of most economists—has determined that the

[Traduction]

structure démocratique et que l'Union nationale des agriculteurs était le seul organisme qui représentait la base.

Pour commencer, j'éleve du bétail et je cultive du grain. Je vois la stratégie du projet de loi sur le tarif du Nid-de-Corbeau; on veut refiler le coût de l'expédition du grain aux producteurs. Il aura pour effet de déplacer un grand nombre de fermes familiales, comme bon nombre de mes collègues l'ont mentionné. J'aimerais m'adresser aux consommateurs du pays, M. tout le monde, le contribuable, car je pense que c'est peut-être de là que peut nous venir un appui. Chose certaine tout comme le céréaliculteur, il se fait rouler encore une fois

Je voudrais dénoncer cette supercherie par une citation tirée du livre de John Gallagher *To Kill the Crow*, publié en 1983 par *Challenger Publications* de Moose Jaw Saskatchewan. M. Gallagher écrit:

Dans le cadre de son plan de fraude, le gouvernement fédéral lance ce que la presse canadienne a décrit comme un assaut publicitaire de \$350,000 au sujet du Nid-de-Corbeau. Dans un document du gouvernement daté du 13 novembre on peut lire:

Un nombreux médias de l'Ouest l'ont reconnu, la situation actuelle est intenable et beaucoup ont demandé que l'on prenne des mesures. Au cours des deux dernières années, pas un seul quotidien entre Winnipeg et Vancouver n'a adopté comme position dans son éditorial que le tarif du Nid-de-Corbeau devait être préservé.

Nous nous rendons compte que nous sommes manoeuvrés politiquement.

Vous voyez donc, membres du Comité et collègues exploitants agricoles que nous avons été manipulés. M. Pepin et les autres en faveur de cette modification peuvent dire que les organismes agricoles de l'Ouest souhaitaient ce changement. On nous a eu. On pourrait appeler cela: «l'arnaque Pepin».

Comment s'y prend-on? On nous a dit que les chemins de fer ne peuvent continuer avec les recettes que rapportent les tarifs établis en 1897 pour le transport du grain. Mais qu'est-ce qu'on nous a dit, M. le contribuable, compagnons agriculteurs et membres du Comité? On ne nous parle pas des économies d'échelle. Pour citer le CP:

Les chemins de fer sont particulièrement efficaces dans le transport de grandes quantités sur de longues distances.

Pour vous donner un exemple, en 1907, pour transporter 12,000 tonnes de grain il fallait 51 trains et une équipe de 5 hommes sur chacun, soit un total 255 hommes. Aujourd'hui, en 1983, un seul train avec 3 hommes a son bord transporte ces 12,000 tonnes de grain à un port d'exportation. C'est une économie appréciable. Le contribuable, la Commission canadienne du blé, les trois gouvernements des Prairies et le gouvernement fédéral leur ont acheté des wagons couverts et des wagons-trémies. Je considère que c'est là une subvention consentie aux chemins de fer.

Quels sont les gains réalisés par les chemins de fer grâce au transport du grain au tarif statutaire? Selon les chiffres de 1981 de Snavey les chemins de fer gagnent \$28.20 le mille-train dans le transport du grain au tarif statutaire. L'abaque de M. Snavey—je l'appelle un abaque parce que ses calculs

[Text]

railways are entitled to 4.3 times \$28.20 or \$121.26 per train mile.

• 1230

It is interesting. In 1981, CP had average earnings on all freight of \$58.28 per train mile, and CN average earnings of \$61.14 per train mile. Those were compensatory rates. Average earnings for CP of \$58.28 per train mile, CN \$61.14 per train mile, when the farmer was being told he should pay 4.3 times Crow making it \$121.26 per train mile. Who is having who?

I would like to document as recently as 1982 the financial wizardry these figures have brought us to arrive at. I quote from page 19 of Mr. Gallagher's book:

The economies of scale point is at question. The kind of money the railways can make from bulk commodities is demonstrated by events related to the 1982 winter rail program to move grain from Thunder Bay to St. Lawrence in the months of January, February and March when the seaway is closed. In 1982, the Canadian Wheat Board shipped 1.403 billion tonnes of grain under this program an average distance of 980 miles. It was moved on 168 trains averaging 96 cars loaded to an average of 87 tonnes. The published rate for this movement was \$42.73 per tonne. However, the Canadian Wheat Board negotiated a rate of \$35.24 per tonne. The Canadian Wheat Board is the farmers' friend.

You might indicate that to Mr. Fjordbotten.

The board was satisfied the lower rate negotiated represented a significant saving for farmers. Roy Atkinson, chairman of the Producer Elected Wheat Board Advisory Committee, while doing some homework on railroad earnings, decided to work out the train mile earnings of the railroads on the movement of this grain. He was shocked, as we have been, to find out that even at the reduced rates the railroads were making \$345 per train mile for moving this grain while CN was averaging \$71 on all its traffic, and CP \$65.71. The railways were getting \$294 thousand for each trainload of grain moved. The reduced rates meant a saving to the producer of approximately \$95 per. The reduced rates were equivalent to \$216.56 per train mile. They were brought down from \$300 per train mile to \$216, still significantly above the \$71 CN was earning and CP's \$65.71.

I would like to bring one more point to your attention, committee members, regarding the earnings of CP Rail and how they relate to one other empire of theirs. I quote from page 89 of Mr. Gallagher's book. He has a table on the previous page which documents and footnotes this:

CP Rail in the five-year period 1977-1981 had profits totalling \$489 million, more than 30 times as much as the

[Translation]

perdraient la plupart des économistes—a permis de déterminer que les chemins de fer ont droit à 4.3 fois \$28.20 soit \$121.26 le mille-train

C'est intéressant. En 1981, le CP avait gagné en moyenne sur tout le fret, des profits moyens de 58.28 dollars par mille-train et le CN de 61.14 dollars. Il s'agissait de tarifs compensatoires de profits moyens de 58.28 dollars par mille-train pour le CP et de 61.14 dollars pour le CN, alors qu'on disait au cultivateur qu'il devrait payer 4.3 fois le tarif du Pas du Nid-de-Corbeau, c'est-à-dire 121.26 dollars par mille-train. Qui trompe qui?

A l'appui de mes dire, je voudrais faire mention de documents dont certains très récents, datant de 1982, pour illustrer par quel tour de passe-passe nous sommes arrivés à ces chiffres. Je cite, à partir de la page 19 du livre de M. Gallagher:

Les économies d'échelle sont en question. Les événements concernant les programmes d'hiver du transport du grain de Thunder Bay au fleuve St-Laurent au cours des mois de janvier, de février et de mars alors que la voie maritime était fermée nous démontrent les profits que peuvent gagner les chemins de fer sur les produits en vrac. En 1982, la Commission canadienne du blé a, en vertu de ce programme, transporté 1,403 milliards de tonnes de grains dans 168 trains d'environ 96 wagons chargés chacun d'environ 87 tonnes. Le tarif officiel des transports était alors de 42.73 dollars la tonne. Mais, la Commission canadienne du blé a réussi à obtenir un tarif de 35.24 dollars la tonne. La Commission canadienne du blé est l'amie des agriculteurs.

Vous pourriez le faire savoir à M. Fjordbotten.

La Commission ne doutait pas que le tarif inférieur obtenu représentait une économie substantielle pour les producteurs. Roy Atkinson, président du comité consultatif formé de producteurs élus de la Commission du blé, alors qu'il examinait les gains des chemins de fer, décida de calculer les gains de mille-train que faisaient les compagnies de chemins de fer pour le transport de ce grain. Il fut choqué comme nous l'avons tous été, de découvrir que même à un tarif réduit les chemins de fer gagnaient 345 dollars par mille-train pour transporter ce grain alors que le CN faisait en moyenne 71 dollars et CP environ 65.71 dollars pour toutes les marchandises transportées. Les chemins de fer obtenaient 294,000 dollars pour chaque train chargé de grains. Ces tarifs réduits correspondaient à une économie d'environ 95 dollars pour le producteur. Les tarifs réduits correspondaient à 216.56 dollars par mille-train. Ils avaient été abaissés de 300 dollars à 216 dollars par mille-train ce qui est encore largement supérieur aux 71 dollars du CN et aux 65.71 dollars du CP.

Messieurs les membres du Comité, j'aimerais attirer votre attention sur un autre point qui concerne les gains du CP et la façon dont ils sont reliés à un autre de leur empire. Je cite un extrait de la page 89 du livre de M. Gallagher. Il donne à la page précédente un tableau qui l'illustre.

Au cours de la période de cinq ans, allant de 1977 à 1981, les chemins de fer CP firent des bénéfices totalisant 489

[Texte]

\$16 million earned by CP Air. In 1981 alone, CP Rail made a profit of \$127 million, almost eight times as much as that of CP Air for the entire five-year period. CP Rail has earned a profit in every year since it was formed. CP Air has had losses totalling \$38 million in three of the last eight years, yet the company claims its rail earnings do not provide a base sufficient to meet a capital investment in the Rogers Pass project.

I will just sum up, Mr. Chairman. The Crow rate is up for renegotiation, then the entire CPR gift package must be open for review, and I would like to remind the Liberal members at this committee of the Liberal convention in Winnipeg, I think the year was 1981. Mr. Hazen Argue made significant newsworthy items of it. The resolution was passed asking for a complete public investigation into the operations of CP Investments Limited. It made a newsworthy item at the day but has failed to happen.

One final note. Because I said at the beginning that I am speaking on behalf of the taxpayers of this country who are being duped as well as the farmers, I would refer to the coal lobbyists, and I will read to you a note about the Fording Coal Company which I think most of us who are involved know belongs to CP Investments Limited, 60% enterprise, and 40% Cominco.

This company holds 60,000 acres of high-quality coking coal in the East Cootenays of British Columbia. It has a contract to deliver 42 million tonnes of coking coal to Japan through 1987. Fording has reserves of clean coking coal estimated at approximately 93 million tonnes. At the current export price of \$82.62, this coal would bring the company \$768 million when sold. In addition, the company holds reserves of 1.4 billion tons of thermal coal in Alberta. Nearby are the Dominion coal blocks, which is what we own, gentlemen with reserves of 7.8 billion tonnes worth over \$600 billion. That still is the Canadian taxpayers. This coal block is locked in by the Crowsnest Pass legislation. Should the legislation be repealed, it will be open to exploitation by private interests such as Fording Coal.

In summary, I am not convinced of the railways losses and I do not think many farmers are. I am opposed to the passage of Bill C-155 as it is a manipulative sell-out of the grass roots farmers which will lead to the corporatization of the primary production of food.

In conclusion, in light of the great confusion I witnessed this morning, as my representative, Mr. Macpherson, was unable to clearly answer questions I could have answered, I feel that this whole process should be scuttled and if there is any further question on the Crow rate, the farmers should be asked to join into the discussion.

[Traduction]

millions de dollars, plus de 30 fois les 16 millions de dollars gagnés par CP Air. En 1981 seulement, les chemins de fer du CP firent un profit de 127 millions de dollars, c'est-à-dire presque huit fois autant que le CP Air pendant les cinq ans. CP chemins de fer ont fait un bénéfice tous les ans depuis qu'ils sont en existence, alors que CP Air a subi des pertes au cours de trois des huit dernières années; et pourtant, la compagnie prétend que les bénéfices qu'elle retire ne permettent pas de faire face au financement du projet de Rogers Pass.

Je me contenterai, monsieur le président, de récapituler. Si le tarif du Corbeau doit être renégocié, pourquoi alors ne pas réviser également les profits faits par le CPR. J'aimerais rappeler aux Libéraux, membres de ce Comité, la Convention du Parti libéral de Winnipeg qui a eu lieu, je crois en 1981. M. Hazen Argue avait suffisamment attiré l'attention des médias à ce sujet. On adopte la résolution en demandant une enquête publique détaillée des activités de CP Investments Ltd. Ceci a fait beaucoup de bruit ce jour-là, mais j'a pas eu de suite.

Un dernier point. Parce que j'ai déclaré, au début, que je parlais au nom des contribuables de ce pays qui sont aussi trompés que le sont les cultivateurs, je voudrais rappeler ici les groupes de pression du charbon en vous lisant une remarque au sujet de la *Fording Coal Company* qui, comme nous le savons, appartient à CP Investments Ltd., 60 p. 100 entreprise et 40 p. 100 Cominco:

Cette société possède 60,000 acres de charbon cokéifiable de très haute qualité dans le Cootenay est de la Colombie-Britannique. Elle a un contrat pour livrer 42 millions de tonnes de charbon cokéifiable au Japon d'ici fin 1987. Fording a des réserves de charbon très pur et cokéifiable, estimées à environ 93 millions de tonnes. Au prix actuel de l'exportation de 82.62 dollars, ce charbon, une fois vendu, lui rapporterait 768 millions de dollars. Qui plus est, cette entreprise possède des réserves de 1.4 milliard de tonnes de charbon à chauffage en Alberta. Nous avons près d'ici des lotissements de charbon de 7.8 milliards de tonnes qui valent plus de 600 milliards de dollars. Ceci appartient aussi aux contribuables canadiens. Ces lotissements de charbon sont bloqués par la Loi du tarif du Pas du Nid-de-Corbeau. Si cette loi venait à être abrogée, ces lotissements seraient livrés à l'exploitation d'entreprises privées telles que celles de la Fording Coal.

En résumé, je ne suis pas convaincu que les chemins de fer subissent des pertes et je pense que bien des cultivateurs ne le sont pas non plus. Je m'oppose à l'adoption du projet de loi C-155, car il n'est rien autre que la manipulation des petits agriculteurs qui finira par faire passer toute la production primaire des produits alimentaires aux mains des plus grosses entreprises.

En conclusion et à la lumière de cette énorme confusion dont j'ai été témoin ce matin, puisque mon représentant, M. Macpherson, n'a pu clairement répondre aux questions auxquelles j'aurais pu répondre moi-même, j'estime que tout ce processus devrait être remis à plus tard et que s'il y a d'autres questions à poser sur le tarif du Pas du Nid-de-Corbeau, on

[Text]

Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you, Mr. Dyck. Mr. Oberg.

Mr. J. Oberg: Next I would like to call on Greg Farion who is presently the junior president of the National Farmers Union from Vegreville.

Mr. Greg Farion (Junior President, National Farmers Union, Vegreville): Thank you, Mr. Chairman. First of all, thanks for being prepared to hear the submission of mine. It is written from my point of view and how it is going to affect me in the next 10 years if the Crow should go.

As a young and up-coming farmer, I feel very much obliged to present this submission for my behalf and for the sake of all other young farmers. If Bill C-155 is indeed passed it will make it impossible for myself or for any other young person to become a viable farmer, thus beginning a transition to larger farms managed by older farmers, which will in turn eventually be bought up by larger corporations as these farmers retire. I only hope this brief is not presented in futility due to a pre-determined conclusion similar to that of the Gilson consultations.

If indeed the bill is passed, the price of grain at the farm gate would simultaneously be dropped an equal amount. A price reduction of this magnitude would send the entire western community into a catastrophic tailspin. The transportation increase suggested would force most farmers to a net loss position or to a near zero net income position.

To compensate for these severe income reductions, we as grain farmers would be forced to diversify into the livestock production in order to sustain a sufficient cash flow.

• 1240

By liquidating our grain stocks, with no livestock marketing structure in place other farmers presently involved in livestock would also expand as a result of having a competitive bargaining advantage, thus supposedly increasing livestock profits. The Alberta Cattle Commission has advocated the destruction of the statutory Crowsnest freight rate for this reason. I would have to question who the Alberta Cattle Commission is truly representing when the majority of beef produced in western Canada is fed out on mixed farms on their own grain stocks. Would it be that the Alberta Cattle Commission is looking after a select number of large cattle feedlot operators who have much to benefit from barley prices being forced down to ridiculously low levels? If the price of barley were to remain the same and the Crow goes, we as farmers would be getting around 75¢ to \$1.50 per bushel for barley in the Vegreville area.

[Translation]

devrait demander aux cultivateurs de se joindre aux discussions.

Merci, monsieur le président.

Le président: Merci, monsieur Dyck. Monsieur Oberg.

M. J. Oberg: J'aimerais maintenant donner la parole à M. Farion qui est actuellement le dernier président de l'Union nationale des fermiers de Vegreville.

M. Greg Farion (président, Union nationale des fermiers de Vegreville): Merci, monsieur le président. Je tiens tout d'abord à vous remercier de bien vouloir m'écouter. C'est naturellement mon point de vue que je vous présente ici et aussi la façon dont je serais touché au cours de ces dix prochaines années si ce tarif était aboli.

En tant que jeune cultivateur ouvert sur l'avenir, je vous sais gré de me permettre de vous exposer mes idées, non seulement en mon nom, mais au nom de tous les autres jeunes cultivateurs. Si le projet de loi C-155 est, en fait, adopté, ceci nous empêchera, tous les autres jeunes et moi-même, d'exploiter nos entreprises de façon rentable. Nous traverserions une période transitoire où nous n'aurions que de grandes exploitations dirigées par des fermiers plus âgés, lesquels seront à leur tour, achetés par de grandes entreprises lorsque les propriétaires prendront leur retraite. J'espère seulement que ce mémoire ne vous est pas présenté en vain et qu'il ne s'agit pas d'une conclusion déjà fixée d'avance, comme ce fut le cas des consultations Gilson.

Si ce projet de loi est en fait adopté, le prix du grain pris à la ferme, baisserait partout en même temps dans les mêmes proportions. Une baisse aussi considérable compromettrait l'économie de l'Ouest. Si le prix du transport augmentait comme il l'a été proposé, la plupart des agriculteurs perdraient de l'argent ou auraient des revenus pratiquement nuls.

Pour compenser ces réductions considérables de nos revenus, nous les producteurs de grain serions forcés de diversifier notre production et de nous mettre à faire de l'élevage afin de conserver assez de liquidités.

Liquider nos stocks de grains sans avoir en place aucune structure de commercialisation des animaux de ferme, pousserait les autres fermiers qui actuellement font de l'élevage, à s'agrandir par suite des avantages retirés des négociations concurrentielles tout en étant censés augmenter les profits retirés de leur élevage. C'est pour cette raison que la Commission du bétail de l'Alberta a préconisé l'élimination du tarif statutaire du Pas-du-Nid-du-Corbeau. Je devrais demander qui cette commission véritablement représente lorsque la majorité du boeuf produit dans l'ouest du Canada est nourri sur les réserves de grains de fermes mixtes. Serait-ce que la Commission du bétail de l'Alberta s'occupe d'un nombre limité de propriétaires de grands parcs d'engraissement, qui ont beaucoup à gagner du fait qu'on fait baisser le prix de l'orge à des niveaux ridiculement bas? Si le prix de l'orge devait rester le même et que le tarif du Corbeau disparaisse, nous, en tant que cultivateurs, obtiendrions, dans la région de Vegreville de 75c. à \$1.50 le boisseau d'orge.

[Texte]

In the B.C. Peace area by 1991-1992, according to the figures suggested by the Pepin plan, the farmers will have to pay nearly \$1.50 additional freight over and above the price of barley. It appears to me that the only alternative these farms would have would be to also diversify into cattle.

With thousands of farmers in western Canada being forced into beef production, where are we going to sell all this beef and for how long can I as a grain producer continue to supply this grain at a low price to feedlot operators? If I do choose to feed cattle on my own and cross-subsidize an operation, the grain I feed out to my cattle will still have a real cost which will never be recouped by low cattle prices.

Many times in the past we have seen the effects of flooded markets, and never has it been beneficial to the producer. The cattle industry's problems are not high feed costs but rather the lack of a supply management marketing structure, which would have no benefit by getting rid of the Crow.

If I chose not to go this route and stayed mainly in grain, I would be faced with an equally dismal picture. As the cost of freight would rise, I would be forced to expand my land base to counteract the declining income. Already being as efficient as I can see possible, the only choice I would have would be to buy more land. With the land prices already overinflated due to land being bought and sold as a speculative commodity and competition from larger farmers, higher and higher debt loads would be accumulated, eventually forcing all us young farmers out of business.

The most frightening part of all this is that the Government of Canada endorsed a strategy in 1969 which ratified such blocks in a report which stated we must eliminate two-thirds of the farmers by the year 1990. The Task Force on Agriculture report goes on further to say:

Younger non-viable farmers should be moved out of farming through temporary programs such as welfare, education and provision of temporary jobs in other sectors of the economy. Older farmers should be given assistance to ensure that they at least have a liveable standard of living.

After reading a statement such as this and knowing where it came from, it appears to me that the abolition of the Crowsnest freight rate was a conclusion reached by the government before the issue even arose in the public eye. The destruction of the rate is the tool they will use to move us young farmers and so-called non-viable farmers off the land. Why would a government that is looking after the best interests of Canada only go as far as providing assistance as opposed to ordinary marketing structures, assistance which would probably increase farmers' dependence on government funding and eventually, if and when the government funding is cut off,

[Traduction]

Selon les chiffres que suggère le Plan Pepin, dans la région de La Paix en Colombie-Britannique, les fermiers auront à payer d'ici 1991-1992, près de \$1.50 de plus pour le fret en plus du prix de l'orge. Il me semble que la seule solution qui reste à ces agriculteurs serait de diversifier leur exploitation en se lançant dans l'élevage des bestiaux.

Des milliers de fermiers étant forcés, dans l'Ouest du Canada, à s'engager dans la production du boeuf où irons-nous vendre tout ce boeuf et pendant combien de temps? Pourrais-je en tant que producteur de grains continuer à fournir ce grain à bas prix aux exploitants de parcs d'engraissement? Si je choisis de nourrir du bétail qui m'appartient et de subventionner une opération, le grain dont je nourris mes bêtes aura pourtant un prix réel qui ne sera jamais récupéré du fait des prix très bas du bétail.

Nous avons déjà vu bien des fois les conséquences des marchés saturés qui n'ont jamais été avantageux pour le producteur. Les problèmes qui se présentent aux éleveurs de bétail ne sont pas le coût élevé des graines de provende mais viennent plutôt du fait qu'il n'existe aucune structure de commercialisation dans la gestion des approvisionnements et qu'ils n'ont aucun avantage à se débarrasser du Tarif du Corbeau.

Si je choisisais de ne pas suivre cette voie et de rester surtout sans le grain, je me trouverais dans une situation tout aussi sombre. À mesure qu'augmenteraient les tarifs du transport, je me verrais forcé d'augmenter la superficie de mon exploitation pour compenser ma baisse de revenus. Comme mon rendement est déjà aussi élevé que possible, mon seul choix serait d'acheter plus de terres. Avec le prix des terrains déjà surestimé par suite d'achats et de ventes spéculatives des terrains et de la concurrence des gros producteurs, des dettes de plus en plus grandes ne feraient que s'accumuler, éventuellement nous forçant tous, les jeunes cultivateurs à abandonner nos entreprises.

Ce qu'il y a de plus déplorable dans tout ceci est que le Gouvernement du Canada ait souscrit en 1969 à une stratégie qui a ratifié de tels blocages dans un rapport où il était déclaré que nous devions éliminer les deux-tiers des agriculteurs d'ici 1990. Le groupe de travail sur l'agriculture poursuit en disant:

Les jeunes qui n'ont pas d'entreprise viable devraient être renvoyés de l'agriculture grâce à des programmes temporaires, comme ceux du bien-être social, de recyclage et de provisions d'emplois temporaires dans d'autres secteurs de l'économie. On devrait aider les fermiers plus âgés pour s'assurer qu'eux au moins aient un niveau de vie convenable.

Après avoir lu une telle déclaration et sachant d'où elle vient, il me semble que l'abolition du Tarif du Corbeau, est une conclusion à laquelle est arrivé le gouvernement avant même de l'avoir présentée au public. L'élimination du tarif est l'outil qu'ils vont utiliser pour nous forcer nous les jeunes agriculteurs, et les exploitants soi-disant non-rentables à quitter nos terres. Pourquoi un gouvernement qui est censé s'occuper des intérêts du Canada se limite-t-il à fournir une assistance plutôt que d'établir des structures normales de commercialisation, assistance—qui ne pourrait qu'augmenter la dépendance des cultivateurs à l'égard des subventions

[Text]

would cause these farmers to fall prey to the corporate structures?

A government that truly believes in the well-being of Canada would stop such a scandal immediately. Large farmers are not more efficient, and corporations do not contribute anything to the rural community or national well-being.

The farm family is the foundation Canada was built on, and today the farm family is still the foundation of 40% of the gross national product. The family farm and the western economy cannot continue to prosper if the Canadian government continues on the same course.

The Crow rate is the only legislation which protects the family farm. Tampering with the Crow will destroy the historic right of protection to farmers and eventually destroy us as farmers, as a rural community, and will make Canada a lesser place to live in.

I would ask this committee to refer that the Crow rate stay as is.

Thank you.

The Chairman: Thank you, Mr. Farion. Mr. Oberg.

Mr. J. Oberg: I I would like to call on Ken Farion from Vegreville.

Mr. Ken Farion (National Farmers Union of Alberta): Thank you, Mr. Chairman. I am pleased to make this submission to the committee and would like to thank you for taking the time to listen to our concerns.

As a producer I feel that it is very important that this committee hear from as many producers as possible. It is the grain producer who will have to pay the extra freight costs, not the larger feedlots that the Alberta Cattle Commission stands for who want cheap grain to be able to increase cattle producers' returns. Nor does the Coal Association have to pay for increased grain freight rates, but they will benefit from the double tracking and the Beaver Tunnel since the percentage of coal to be moved by 1990 will increase more rapidly than grain. It is estimated grain freight will increase by 38% and coal will increase by 125%. So the subsidiaries of CP have a vested interest in the products of timber and coal. In other words, they are hauling their own products.

As producers there are two great burdens placed upon us if the Crow rate is tampered with. The higher freight cost will make feed grain not viable to produce. The freight will be more than the price of feed grain. This is evident after the proposed ceiling of 31.4 million tonnes where the producer has to pay the total cost of freight. Approximately one-third of our crop on our farm is feed grain, and we only feed about 10% of this, so that would leave us with either of two alternatives: to quit growing feed grains or to start feeding cattle.

[Translation]

gouvernementales et éventuellement, au moment où ces subventions tariront, faire de ces fermiers la proie des structures corporatives.

Un gouvernement qui véritablement veut le bien du Canada arrêterait immédiatement un tel scandale. Les gros fermiers ne sont pas plus efficaces, et les corporations ne contribuent en rien à la collectivité agricole ou au bien-être national.

C'est sur la famille paysanne qu'a été construit le Canada et aujourd'hui encore, les familles d'agriculteurs représentent 40 p. 100 du produit national brut. Les foyers d'agriculteurs et l'économie de l'ouest ne peuvent continuer à prospérer si le gouvernement canadien persiste sur la même voie.

Le Tarif du Corbeau est la seule loi qui protège la famille paysanne. Toucher à ce tarif détruira la protection dont ont bénéficié en tout temps les cultivateurs et finira par nous détruire, nous les jeunes cultivateurs, tout en faisant du Canada un pays de deuxième classe.

Je demande à ce Comité de recommander le maintien du Tarif du Corbeau.

Merci.

Le président: Merci, monsieur Farion. Monsieur Oberg.

M. J. Oberg: J'aimerais passer la parole à Ken Farion de Vegreville.

M. Ken Farion (l'Union nationale des fermiers de l'Alberta): Merci, monsieur le président. Je suis heureux de pouvoir faire cette allocution au Comité et vous remercie de bien vouloir prêter une oreille attentive à nos soucis.

En tant que producteur, j'estime qu'il est très important que ce Comité entende le plus grand nombre de producteurs possible. C'est le producteur de grains qui devra payer les coûts supplémentaires de fret, et non les gros exploitants de parcs d'engraissement que la Commission du bétail de l'Alberta soutient et qui veulent acheter du grain à bon marché afin de pouvoir augmenter leurs profits. Tout comme l'Association du charbon qui ne paie pas non plus les taux additionnels de transport du grain, mais qui bénéficieront des voies doubles du chemin de fer et du tunnel de Beaver puisque le pourcentage du charbon à transporter augmentera dans les années 1990 plus rapidement que celui du grain. On estime que le fret du grain augmentera de 38 p. 100 alors que celui du charbon atteindra 125 p. 100. Aussi les filiales du CP ont-elles des droits acquis dans les produits du bois et du charbon. En d'autres mots, elles transporteront leurs propres produits.

En tant que producteurs, nous aurons deux grands fardeaux sur les épaules si l'on touche au tarif du Corbeau. Mes graines de provende ne seront plus rentables à produire si les coûts du transport sont plus élevés et s'ils dépassent le prix des graines de provende. Ceci est bien évident puisqu'il a été proposé de fixer un plafond de 31.4 millions de tonnes où le producteur doit payer le coût total du fret. Environ un tiers de la récolte de notre exploitation est constitué de graines de provende, et nous n'en utilisons nous-mêmes qu'environ 10 p. 100, ce qui ne nous laisse que deux solutions: arrêter de faire pousser des graines de provende et commencer à nourrir du bétail.

[Texte]

With the national debt being what it is, I am surprised to see a bill such as Bill C-155 come forward at this time since grain is one of the largest returns this country has to balance its trade.

A variable freight rate would allow grain companies to allow cheaper rates at high volume delivery points. This would force farmers to haul to these places to get lower freight rates thus causing local elevators to close because of lack of farmers' support. This would make farmers haul grain an average of 40 to 50 miles. For farmers to haul this distance there would be a very large extra investment.

The farmer will also be faced with building and maintaining a road system to handle these trucks. This shows the non-viability of the position of the Alberta Grain Commission, and that is to make the freight rate cost high enough to make trucking of grain to export position feasible. Just look at the road systems we would need and the fuel efficiency ratio comparing truck to train. This really seems absurd when you take a look at it.

For last week's delivery of cars to Vancouver and Prince Rupert you would have needed 6,463 truckloads of grain, and each truck does the damage of 9,600 cars, and that comes to a figure in mileage from Edmonton of approximately 10 trucks per mile hauling grain. What is cheaper to build, a road system or a railway track?

The Alberta Cattle Commission says that grain producers have an unfair advantage. For instance, they quote export positions less freight. The difference between compensatory rate and the Crow rate would mean cheaper feed grain at the farm gate for livestock feeders. The average livestock producer is also a grain producer. The eastern feeder would probably buy U.S. feed grain if the Crow rate was altered because of the closeness of the U.S. feed supply, which means we would lose another feed grain market in the west.

Livestock producers in this country need a marketing structure with the power to control supply and set price, including the cost of production, instead of cheap grain. The canola-crushing industry in Canada needs subsidies to ship their finished products to make their industry more viable, not cheap canola by raising the export freight rates which would supply crushers with cheaper canola.

The intent of Bill C-155 is not to benefit the grain farmer. Nor will it benefit the livestock producer. Because the grain producers will start to feed their own grain, this in turn will lower the livestock prices by oversupply of livestock products.

[Traduction]

La dette nationale étant ce qu'elle est, je suis surpris de voir présenter un projet de loi comme celui de C-155 en ce moment étant donné que les grains représentent les plus grandes recettes dans la balance commerciale.

En établissant des tarifs de fret variables, on permettrait aux compagnies de grains de fournir des taux meilleur marché aux postes de livraison de volumes importants. Ceci forcerait les producteurs à se charger du transport jusqu'à ces endroits-là afin de bénéficier de taux de fret meilleur marché obligeant ainsi les éleveurs locaux à fermer par suite du manque de soutien des agriculteurs. Ceci obligerait les fermiers à transporter leur grain sur des distances allant de 40 à 50 milles. Ce qui signifierait pour les fermiers un investissement supplémentaire très important.

Les fermiers seraient aussi obligés de construire et de maintenir un réseau routier pour ces camions. On voit donc bien que la position prise par la Commission des grains de l'Alberta n'est pas viable, laquelle consiste à rendre le coût du fret assez élevé pour que le prix des grains par camion devienne avantageux. Considérez seulement les réseaux routiers dont nous aurions besoin et le rapport d'efficacité de l'essence si on compare le camionnage au train. Cette formule paraît réellement absurde lorsqu'on y réfléchit un peu.

Prenons par exemple la dernière livraison de voitures de la semaine dernière à Vancouver et à Prince Rupert, on aurait besoin de 6,463 chargements de grains, et chaque camion cause le même dommage que 9 600 voitures, ce qui revient à un chiffre de millage d'Edmonton d'environ 10 camions par mille-train de grains. Qu'est-ce qui est le moins cher à construire, un réseau routier ou des voies de chemin de fer? déclare que les producteurs de grains ont un avantage injuste.

Ils citent par exemple, la situation des exportations moins le fret. La différence entre le tarif compensatoire et le tarif du Corbeau signifierait des grains de provende moins coûteux pris à la porte de la ferme pour les éleveurs. La moyenne des producteurs d'animaux de ferme sont aussi des producteurs de grains. Les engraisseurs de l'est achèteraient probablement les grains de provende aux États-Unis si le tarif du Corbeau était changé étant donné le peu de distance des approvisionnements américains et que nous perdriions un autre marché dans l'Ouest.

Les éleveurs de ce pays ont besoin d'une structure de commercialisation avec le pouvoir d'en contrôler l'approvisionnement et de fixer les prix, y compris le coût de production, plutôt que d'avoir du grain bon marché. L'industrie de broyage des graines de canola au Canada a besoin de subventions pour expédier leurs produits finis afin de rendre leur industrie plus viable et non pas d'avoir du canola bon marché en élevant les tarifs des transports qui permettraient aux industries de broyage d'avoir des graines de canola moins cher.

L'intention du projet de loi C-155 n'est pas de profiter aux exploitants de grains. Et il ne profitera pas non plus à l'éleveur de bétail. Parce que les producteurs de grains commenceront à utiliser mêmes leurs propres grains, ceci fera à son tour diminuer les prix du bétail suite à une surproduction des produits d'élevage.

[Text]

Bill C-155 will guarantee the railways a greater return on investment on the backs of the farmers of this country. The spin-off effects of a farmer's dollar in his community is approximately six to seven times. CP money is not spent in rural Canada, nor is CN money spent there.

The National Farmers Union is the only farm organization that supports the statutory Crow rate. It is also the only self-supporting farm organization that is a national organization representing all commodities.

• 1250

I recommend to this committee that Bill C-155 be defeated for the welfare of the people of this country. Thank you.

The Chairman: Thank you, Mr. Farion.

Mr. Oberg.

Mr. J. Oberg: Our final producer presentation is from Jo-Anne Fried, from Vegreville.

Mrs. Jo-Anne Fried (National Farmers Union of Alberta): Thank you, Mr. Chairman. My husband Harley and I prepared this together, and we are very happy to be able to present it to this committee.

We have a grain and laying-hen operation, and have been farming for nine years. Our land was bought at a time when prices were on the increase, and we must subsidize our own land with rented land, the tenure of which is not always stable.

Currently, our freight bill is approximately \$5,200 per year to ship our grain into export position. If the freight rate is taken out of statute and we have to pay six times the Crow rate by 1990, then our freight bill will be \$31,200. We certainly cannot afford to pay this.

When we started farming, we sold canola for \$8.23 a bushel. canola is now \$6.50 a bushel. The price of barley was high, at \$2.50 in the past. Presently, the initial price of barley is \$1.75 a bushel. Operating costs have steadily increased with inflation. Because of low grain prices and high operating costs, we are currently in a break-even situation.

The Government of Canada cannot guarantee that the price of grain will be high in the future. Yet this government wants to increase our freight rate six times, which could place us in a very serious financial situation.

As previously mentioned, we are in the egg production business. The price of eggs is calculated by a cost-of-production formula that includes transportation costs. We like the orderly marketing system and feel that grain transportation costs should be included in a cost-of-production formula for grain. This year our crop is suffering extreme weather conditions; our losses will be considerable. We gamble with the weather all the time. We do not want to gamble with the price of our products.

[Translation]

Le projet de loi C-155 garantira aux chemins de fer un meilleur rendement au détriment des fermiers de ce pays. Les effets d'entraînement d'un dollar de fermier est dans sa communauté d'environ 6 à 7 fois plus grand. L'argent du CP n'est pas dépensé dans le Canada rural pas plus que l'argent du CN.

L'Union nationale des fermiers est la seule organisation rurale favorable au tarif statutaire du Corbeau. C'est également la seule organisation rurale autonome qui soit une organisation nationale représentant tous les produits.

Je recommande que ce Comité rejette le projet de loi C-155 dans l'intérêt des citoyens de ce pays. Merci.

Le président: Merci, monsieur Farion.

Monsieur Oberg.

M. J. Oberg: La dernière présentation d'un producteur sera faite par Jo-Anne Fried, de Vegreville.

Mme Jo-Anne Fried (National Farmers Union of Alberta): Merci, monsieur le président. Mon mari Harley et moi avons préparé cette présentation ensemble et nous sommes heureux de pouvoir la présenter à ce Comité.

Nous possédons une entreprise de grain et de poules pondeuses et nous sommes en agriculture depuis neuf ans. Nous avons acheté notre terre à un moment où les prix étaient à la hausse et nous devons subventionner notre terre à l'aide de terres louées dont le bail n'est pas toujours stable.

Notre facture de transport est actuellement d'environ 5,200 dollars par année pour l'expédition de notre grain à un point d'exportation. Si le tarif de transport devait perdre son statut et que nous devions payer six fois le tarif du Nid-de-Corbeau d'ici 1990, notre facture de transport serait alors de 31,200 dollars. Nous ne pouvons certainement pas absorber ces frais.

Lorsque nous avons commencé en agriculture, nous vendions le canola à 8,23 dollars le boisseau. Le canola est maintenant à 6,50 dollars le boisseau. Le prix de l'orge était élevé, soit 2,50 dollars dans le passé. En ce moment, le prix initial de l'orge est de 1,75 dollar le boisseau. Les coûts d'opération ont augmenté progressivement à cause de l'inflation. Nous sommes actuellement au seuil de rentabilité à cause des prix du grain et des coûts d'opération élevés.

Le Gouvernement du Canada ne peut pas garantir que le prix du grain montera à l'avenir. Pourtant, ce gouvernement veut multiplier notre tarif de transport par six, ce qui pourrait nous placer dans une situation financière très grave.

Comme je l'ai déjà mentionné, nous avons une entreprise de production d'œufs. Le prix des œufs est calculé selon une formule de coût de production qui inclut les frais de transport. Nous aimons le système de mise en marché rationnel et nous croyons que les coûts de transport du grain devraient être inclus dans la formule de coût de production du grain. Cette année, notre récolte a souffert des conditions atmosphériques extrêmes: nos pertes sont considérables. Nous devons toujours miser sur la température. Nous ne voulons pas devoir miser sur le prix de nos produits.

[Texte]

As farmers, we make financial agreements with individuals and companies. We honour our obligations in these matters. If we were to make an agreement in perpetuity, as the railroads have done, we would make absolutely sure that we would benefit financially forever.

The point is, we do not believe the railroads made a bad deal and need to get out of it. The railroads have been adequately compensated for their lifetime agreement. We understand that the grain-handling system needs improvement, but getting rid of the Crow rate is not the answer. Everybody benefits from a good transportation system. Therefore, we feel that tax dollars should be used to improve the rail system, and the government should take an equity position in the railway.

It is our opinion that the government has pitted farm organizations against the individual farmer. We are members of the Alberta Wheat Pool, but certainly do not agree with their position on Crow change. We know of many Alberta Wheat Pool members who disagree with their own organization, but feel powerless to confront it.

Many farmers also feel powerless to affect their own government. I believe the federal government has capitalized upon that weakness. The forceful railway lobby swayed or blackmailed the Liberal intelligentsia into implementing Crow change quite some time ago. The consensus in the west, the Gilson hearings, and even this standing committee is the facade for a sweetheart deal that took place between those in power and those in government quite some time ago.

In conclusion, if this committee has any power, I would challenge you to look after the best interests of farmers, which in turn will look after the best interests of the economy. Keep the Crow rate as it is.

Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you, Mrs. Fried.

We will now go to questioning. I have three members who have indicated their desire to question, and in this order, Mr. Schellenberger, Mr. Althouse, Mr. Ferguson.

Ten minutes, please, Mr. Schellenberger.

Mr. Schellenberger: Mr. Chairman, I would like to congratulate the president, Mr. Oberg, and members of the National Farmers Union for coming here today to present opinions and briefs from actual producers.

I know, as a producer and a politician, that my farm is not making money. You have said the same today. I think it is important that committee members recognize that we cannot continue to ask farmers to produce when costs are going up and the price of their product is decreasing year after year.

[Traduction]

En tant qu'agriculteurs, nous concluons des ententes financières avec des individus et avec des compagnies. Nous respectons nos engagements à ce niveau. Si nous devions faire une entente perpétuelle, comme l'ont fait les compagnies de chemin de fer, nous nous assurerions d'en tirer perpétuellement un profit financier.

Le fait est que nous ne croyons pas que les compagnies de chemin de fer font une mauvaise affaire dont ils doivent se tirer. Les compagnies de chemin de fer ont reçu une compensation juste pour leur entente perpétuelle. Nous comprenons que le système de manutention du grain a besoin d'améliorations, mais la solution n'est pas de se débarrasser du tarif du Nid-de-Corbeau. Tout le monde tire profit d'un bon système de transport. Par conséquent, nous croyons que les fonds issus de l'impôt devraient servir à améliorer le système ferroviaire et que le gouvernement devrait prendre une participation au capital social des chemins de fer.

A notre avis, le gouvernement a provoqué une rupture entre les organisations agricoles et les agriculteurs individuels. Nous sommes membres de l'*Alberta Wheat Pool*, mais nous ne sommes certainement pas d'accord avec leur position sur le changement du Nid-de-Corbeau. Nous connaissons plusieurs membres de l'*Alberta Wheat Pool* qui sont en désaccord avec leur propre organisation mais qui se sentent impuissants à la défier.

Plusieurs agriculteurs se sentent également impuissants à influencer leur propre gouvernement. Je crois que le gouvernement fédéral a misé sur cette faiblesse. Le puissant lobby des compagnies de chemin de fer fait depuis longtemps pression sur l'intelligence libérale en vue de modifier le Nid-de-Corbeau. Le consensus dans l'Ouest, les séances Gilson et même ce Comité permanent ne servent qu'à masquer une entente déjà conclue entre ceux qui détiennent le pouvoir et le gouvernement.

En conclusion, si ce Comité a un pouvoir quelconque, je le défie de voir aux intérêts des agriculteurs qui, à leur tour, verront à l'intérêt de l'économie. Laissez le tarif du Nid-de-Corbeau tel qu'il est.

Merci, monsieur le président.

Le président: Merci, madame Fried.

Nous allons maintenant passer aux questions. Trois membres ont indiqué leur désir de poser des questions, dans cet ordre, M. Schellenberger, M. Althouse et M. Ferguson.

Dix minutes, s'il vous plaît, monsieur Schellenberger.

M. Schellenberger: Monsieur le président, je désire féliciter le président, M. Oberg, et les membres de la *National Farmers Union* d'être venus ici aujourd'hui présenter les vues et les mémoires des agriculteurs mêmes.

Je sais, comme producteur et comme politicien, que ma ferme n'est pas rentable. Vous avez dit la même chose aujourd'hui. Je crois qu'il est important que les membres de ce Comité reconnaissent que nous ne pouvons pas continuer à demander aux agriculteurs de produire alors que les coûts montent et que le prix de leur produit baisse chaque année.

[Text]

The point that you make regarding the increased costs on transportation in the future if this bill passes without an adequate safety net and without any changes to the 31 million tonne and the variable rates and so forth—that farmers will be in an even more difficult position in the coming years if the price of grain does not dramatically increase—I think you brought out very well. I hope members of the committee appreciate that.

I understand your initial position of saying that there should be no change to the Crow rate and that amendments should be made to the bill, or the defeat of the bill, as your first position. If that is not going to happen, then I would like to ask you two or three questions on how you think this bill should change to see that farmers can in fact produce grain and livestock in the near future.

One of those areas has to be the safety net. If you look at the historical position on the transport of grain, grain farmers have been paying 7% on the average for the last 40 years of the price of the product in transportation. You can check those figures; they have been checked thoroughly. The government is proposing a 10% safety net, which many of us feel is too high. The Alberta Wheat Pool is suggesting 5%. The Government of Alberta suggests that it be based on the ability to pay, and that this be put in place immediately. Now, that sounds good to me.

I wonder if you have any comments on the safety net as an important part of any passage of this bill, so that in fact farmers are not asked to pay in the future more than their grain is worth if in fact prices do not go up. That is a possibility. We have looked at the last 20 or 30 years, and we find that in fact prices have not gone up. Could you comment on that?

The Chairman: Mr. Oberg.

Mr. J. Oberg: Thank you. We feel the idea of a safety net is a vague reference to looking at a farmer's cost of production and his ability to pay. However, a safety net of a certain percentage does not bear any relationship to his cost of production; therefore its credibility as a safeguard to farmers is very questionable.

Mr. Schellenberger: What you are telling me then is that to be a credible safety net it must take into account the costs of production.

Mr. J. Oberg: That is correct.

Mr. Schellenberger: Would you also then agree that it is important that the 31 million-tonne limit be removed? Because if it is not, we are then asking farmers to pay the full rate—even though they may not be able to afford that—for any amount of grain over 31 million tonnes that is shipped into export position.

Mr. J. Oberg: Well, that is just a little sneaky question.

Mr. Schellenberger: It was not meant to be.

Mr. J. Oberg: Not a sneaky question, but a sneaky part of the bill, which to me is an indication that the federal government is very interested in getting out of supporting farmers in

[Translation]

Je crois que vous avez très bien fait valoir la question des coûts de transport qui augmenteront à l'avenir si le projet de loi est adopté sans qu'un filet de protection approprié ait été prévu et sans que les 31 millions de tonnes, les taux variables et ainsi de suite aient été modifiés, ce qui placerait les agriculteurs dans une position encore plus difficile dans les années à venir si le prix du grain ne monte pas considérablement. J'espère que les membres de ce Comité se rendent bien compte de cela.

Je comprends la position initiale que vous adoptez à savoir que le tarif du Nid-de-Corbeau ne devrait pas être modifié, que le projet de loi devrait être modifié ou rejeté. Si cela devait se produire, j'aimerais alors vous poser deux ou trois questions sur les changements que vous croyez nécessaires à ce projet de loi afin d'assurer que les agriculteurs puissent en fait produire du grain et du bétail dans un avenir rapproché.

Une de ces questions touche le filet de protection. Si on regarde la position historique sur le transport du grain, les producteurs de grain ont payé en moyenne, dans les dernières années, 7 p. 100 du prix du produit à transporter. Vous pouvez vérifier ces chiffres; ils ont été vérifiés à fond. Le gouvernement propose un filet de protection de 10 p. 100 que plusieurs d'entre nous croient trop élevé. L'*Alberta Wheat Pool* suggère 5 p. 100. Le gouvernement de l'Alberta suggère qu'il soit fondé sur la capacité de payer et que cela soit mis en vigueur immédiatement. Cela me semble raisonnable.

Je me demande si vous avez des commentaires à faire sur le filet de protection qui constitue une partie importante de toute adoption de ce projet de loi, afin qu'on ne demande pas aux agriculteurs de payer à l'avenir plus que la valeur de leur grain, advenant que les prix ne montent effectivement pas. Pourriez-vous faire des commentaires là-dessus?

Le président: Monsieur Oberg.

M. J. Oberg: Merci. Nous croyons que le concept d'un filet de protection a un vague rapport avec les coûts de production des agriculteurs et avec leur capacité de payer. Toutefois un filet de protection qui représenterait un certain pourcentage n'a aucune relation avec le coût de production. Par conséquent, sa validité comme garantie pour les agriculteurs est très douteuse.

M. Schellenberger: Vous me dites donc que pour être un filet de protection valable, il doit tenir compte des coûts de production.

M. J. Oberg: C'est exact.

M. Schellenberger: Seriez-vous d'accord pour dire qu'il est important d'éliminer la limite de 31 millions de tonnes? Parce que si elle n'est pas retirée, nous demandons alors aux agriculteurs de payer le plein tarif—même s'ils ne peuvent pas se le permettre—pour toute quantité de grain, dépassant 31 millions de tonnes, expédiées à un point d'exportation.

M. J. Oberg: C'est là une question sournoise.

M. Schellenberger: Je ne l'entendais pas ainsi.

M. J. Oberg: Non pas une question sournoise, mais une partie sournoise du projet de loi, qui me semble une indication que le gouvernement fédéral est très intéressé à retirer son

[Texte]

transportation costs. I think it is an indication of where the federal government really wants to go on transportation costs; that is, leaving the entire burden of rail transportation on the backs of the farmers, meanwhile letting the CPR, for example, virtually to get off scot-free and take a lot of the heritage of Canadians with them.

• 1300

Mr. Schellenberger: Well, I agree. Neither railroad, CP or CN, is lily-white in the situation, either past or present. I do not agree that the bill provides the kind of protection which is necessary to the taxpayers, if the money goes entirely to the railroads.

Could you comment on the payment entirely to the railroads if this bill were to pass? Do you have any opinion on whether that payment should go to the producer or not? Would you like to make some comment about the difficulty of variable rates, particularly in the Peace River area, if that were to be allowed, and whether this committee should make a recommendation on variable rates?

Mr. J. Oberg: The part about the Peace River and variable rates I will ask Mr. Doll to address..

Mr. Doll: In the Peace River area, the variable rates will dramatically affect us because of the isolation of that area. Right now there are farmers who are hauling somewhere between 175 and 190 miles, return trip. If this variable rate came into effect, it could well be a 250-mile return trip or better. It would just break these farmers. If the Wheat Board went, they would maybe have to return home with that load. I see that as something which just cannot function on a variable rate.

Mr. J. Oberg: Now I will turn to your question about payments to the railways or the producers. We feel, in the National Farmers Union, that any money put into the rail transportation system should be in the form of equity. After all, it is taxpayers' money which is being put in there. The reason we say it should be put in the form of equity is that down the road we are finally going to have to come to the realization we are going to have to nationalize the rail system. If we put money, in the form of equity, into the rail system, at least we become part owners of the railway. In the future that could be fairly significant if we consider today that presently Canadian taxpayers have put \$1.3 billion into the rail system, but not in the form of equity. I think this is a serious oversight by the government of this country.

The Chairman: Final question, Mr. Schellenberger.

Mr. Schellenberger: Yes. I can understand equity in CPR, but we do own CNR, and it would be difficult to take any more equity there. I am worried that if we paid it entirely to the railroads, we might give them a guaranteed annual income.

[Traduction]

appui aux agriculteurs quant aux coûts de transport. Je crois que c'est une indication de l'orientation que veut prendre le gouvernement fédéral concernant les coûts de transport: c'est-à-dire remettre tout le fardeau du transport ferroviaire sur le dos des agriculteurs, alors qu'il libère virtuellement le CPR, par exemple, gratuitement qui, lui, s'appropriera ainsi une partie du patrimoine des Canadiens.

M. Schellenberger: Oui, je suis d'accord. Aucune des compagnies de chemin de fer, le CN ou le CP, n'est innocente dans cette situation, passée ou présente. Je ne crois pas que le projet de loi prévoit le genre de protection nécessaire pour protéger les contribuables, si tout l'argent est versé aux compagnies de chemin de fer.

Pourriez-vous faire des commentaires sur le versement complet aux chemins de fer, advenant que le projet de loi soit adopté? Croyez-vous que le paiement devrait être fait au producteur ou non? Avez-vous des commentaires sur les difficultés entourant les taux variables, en particulier dans la région de Peace River, s'ils étaient autorisés, et croyez-vous que ce Comité devrait faire des recommandations sur les taux variables?

M. J. Oberg: Je demanderai à M. Doll de commenter les taux variables de Peace River.

M. Doll: Les taux variables nous affecteront profondément dans la région de Peace River, à cause de notre isolement. Certains agriculteurs doivent présentement camionner sur une distance d'environ 175 à 190 milles, aller-retour. Si le taux variable était appliqué, cette distance pourrait être de 250 milles aller-retour, ou plus. Cela ruinerait ces agriculteurs. Si la Commission du blé fermait, ils seraient peut-être forcés de revenir chez eux avec leur chargement. Je ne crois pas que cela puisse fonctionner avec des taux variables.

M. J. Oberg: Je reviens maintenant à votre question sur le paiement aux compagnies de chemin de fer ou aux producteurs. La *National Farmers Union* et moi croyons que tout investissement dans le réseau de transport ferroviaire doit être fait sous forme de prise de participation au capital social. Après tout, c'est l'argent des contribuables qui est investi là-dedans. La raison pour laquelle nous croyons que ces investissements doivent être faits sous forme de participation est que, éventuellement, nous devrions finalement nous rendre compte qu'il faut nationaliser le réseau ferroviaire. Si nous investissons, sous forme de participation au capital, dans le réseau ferroviaire, nous serons au moins en partie propriétaires des compagnies de chemin de fer. Cela pourrait devenir très important à l'avenir, si on tient compte du fait que les contribuables ont déjà investi 1,3 milliard de dollars dans le réseau ferroviaire, mais pas sous forme de participation. Je crois que c'est là une négligence grave du gouvernement de ce pays.

Le président: Dernière question, monsieur Schellenberger.

M. Schellenberger: Oui. Je comprends cette participation au CPR, mais nous sommes propriétaires du CN et il serait difficile d'y prendre une plus grande participation. Je suis inquiet de ce que, si nous versions le plein montant aux

[Text]

However, my last question deals with something I think is important to producers, and may not entirely be in line here. One of the big increases in costs to producers over the last couple of years has been fuel costs. It has been adhered to by a number of your witnesses here today that the increased cost in the fuel and the subsidiaries of fuel—fertilizer, chemicals and so forth—is taking about \$350 million annually out of the farm community into the federal coffers. We have been strongly fighting that issue.

I wonder if you have any comments regarding that tax as something that you should also be concerned about. Would you ask this committee, as a federal committee, to look seriously at this, as well as at the Crow rate?

Mr. Kiist: Mr. Schellenberger, Mr. Chairman, I think that is self-explanatory. Of course I, at least, am very concerned about that. If the question relates to the cost of fuel, I mentioned in my brief that from the time when I started farming it has more than quadrupled. Of course, I would support anything in that line, but that is not what we are discussing here. If there were something in this bill which would tie that in . . . What worries me, the individual farmer, is that we can regulate the freight price, but if nothing else is tied in . . . The way things have been going in the last few years, the freight rate is not the thing that is going to kill me, because of all these other things. Unless you tie those in . . . It is self-explanatory. We just cannot go on like that.

The Chairman: Thank you, Mr. Schellenberger. Mr. Althouse.

Mr. Althouse: Thank you, Mr. Chairman. We have had, I think, our first exposure to a lot of people who are directly affected by this and who are not speaking as directors or representatives of an organization specifically, but are speaking as people who are directly involved in the proposal which is before us here in C-155. We have heard from the various people who presented to us today the effects that the bill killing the Crow will have on farmers and their communities. It has been, to some extent, extended into the affects on Canadian consumers, both as taxpayers and users of farm products, with the ultimate speed-up of the demise of family-type farms. We have, I think, heard that in fairly good fashion today.

What I would like to do, in the bit of time I have, is to turn our attention to the brief that accompanied this initially, the one in our briefing books, and concentrate my questioning just a little bit on the canola industry, if I could get people's minds turned to that.

The brief which was presented points out that Alberta is a very big producer of canola, producing over half the canola or rapeseed in Canada. Alberta canola crushers, you say, presently are crushing about 63% of the canola crushed. You point out in your brief that two new plants are currently being

[Translation]

compagnies de chemin de fer, nous leur garantirions un revenu annuel.

Ma dernière question a trait à une chose que je crois importante pour les producteurs et qui n'est peut-être pas très claire ici. Depuis les dernières années, une des augmentations de coûts les plus importantes est le coût du carburant. Plusieurs de nos témoins d'aujourd'hui sont d'avis que les augmentations du coût du pétrole et des sous-produits du pétrole . . . les engrais, les produits chimiques, etc . . . prélèvent environ 350 millions de dollars par année de la communauté agricole pour les verser dans les coffres du gouvernement. Nous avons sérieusement débattu ce point.

Je me demande si vous avez des commentaires à faire sur cette taxe comme étant une de vos préoccupations. Demanderiez-vous à ce Comité, à titre de comité fédéral, d'étudier sérieusement cette question de même que le tarif du Nid-de-Corbeau?

M. Kiist: Monsieur Schellenberger, monsieur le président, je crois que cela est évident. Bien sûr, pour ma part, je suis très préoccupé de cela. Si la question est le prix du pétrole, j'ai mentionné dans mon mémoire que, depuis que j'ai commencé en agriculture, il a plus que quadruplé. Bien sûr, j'appuierais n'importe quelle proposition de ce genre, mais ce n'est pas là la question que nous discutons ici. Si une partie du projet de loi s'y rattachait . . . Ce qui me préoccupe, en tant qu'agriculteur individuel, est que nous pouvons réglementer le prix du transport, mais si rien d'autre n'y est rattaché . . . D'après ce qui s'est passé dans les dernières années, le taux de transport n'est pas ce qui me fera mourir, à cause de tous les autres facteurs. À moins que vous ne les rattachiez . . . C'est évident. Nous ne pouvons pas continuer comme cela.

Le président: Merci, monsieur Schellenberger. Monsieur Althouse.

M. Althouse: Merci, monsieur le président. Je crois que nous avons été en contact pour la première fois avec de nombreuses personnes affectées par ceci et qui ne parlent pas en tant que directeurs ou représentants d'organisations spécifiques, mais en tant qu'individus directement impliqués dans les propositions de ce projet de loi C-155. Nous avons entendu diverses personnes qui nous ont présenté aujourd'hui les effets que le projet de loi éliminant le Nid-de-Corbeau aura sur les agriculteurs et leur communauté. Dans une certaine mesure, ils ont étendu ces effets aux citoyens canadiens, aussi bien à titre de contribuables que d'utilisateurs des produits agricoles, et à l'accélération de la faillite des fermes de type familial. Je crois que cela a été assez bien exposé aujourd'hui.

Pendant le peu de temps que j'ai, j'aimerais que nous tournions notre attention sur le mémoire qui accompagnait cela au départ, celui de nos livres d'instruction, et concentrer un peu mes questions sur l'industrie du canola, si je peux obtenir l'attention des gens.

Le mémoire présenté soulignait que l'Alberta est un très gros producteur de canola, produisant au-delà de la moitié du canola ou du colza du Canada. Vous dites que les broyeurs de canola de l'Alberta broient actuellement environ 63 p. 100 du canola broyé. Vous soulignez dans votre mémoire que deux

[Texte]

built in Ontario which would, when completed, have the ability to crush half the oil needed for the eastern market.

Now I know that Alberta and other western provinces are very concerned about maintaining diversification, to the point of being able to crush canola. Could you tell the committee what sorts of programs have been introduced in this province to maintain the crushing in the province? Do you see these programs as being adequate to offset the competition, if you like, from the new Ontario-based crushing units which are located closer to the consumer?

Mr. J. Oberg: The present situation in Alberta is that the provincial government is subsidizing the crushing industry to the tune of \$40 per tonne. The crushers in Alberta are not an equitable group in that some of the plants have a fairly high level of equity. Consequently, some turn higher profits than other.

For example, Camber Foods, which was a recipient of the subsidy, was turning a quarterly profit of about \$380,000. After they received the subsidy, their level of profitability for the first quarter of the next year went to \$1.3 million, an indication that a blanket subsidy should be a short-term measure and does not treat all crushers equitably. The interesting thing about Camber Foods' position was that their bid price for canola stayed relatively the same as the other crushers. So we feel that this kind of help benefited some of the crushers more than others and as a whole did not benefit producers. I think the major concern with the eastern Canadian ability to crush is the fact that the federal government is talking about eliminating the compensatory rate east of Thunder Bay and making it commercial. In effect this could eliminate a lot of oil from moving into eastern Canada and cause western crushers to look for more export markets. Our present export markets have been subsidized through credit or lower prices with India being the main recipient of those purchases.

• 1310

So in western Canada, through this bill, in the canola-crushing business it could be fairly serious. I think the only market we have which is really secure is the domestic market. This bill does not address the problem of the crushing industry nor the needs of the farmer in producing canola considering that in the past 10 years the canola price has gone down and not up.

Mr. Althouse: I think this sort of reinforces some of the testimony we heard last night from the meat processors, Mr. Chairman. They also pointed out that our domestic market is the only secure market we have; that export markets which have processed product from Canadian sources are very difficult to break into at a price that is compensatory to Canadian processors. I just wanted to deal briefly with the canola aspect, since that is one of the areas where western

[Traduction]

nouvelles usines sont actuellement en construction en Ontario et qui, lorsqu'elles seront achevées, auront la capacité de broyer la moitié de l'huile nécessaire sur le marché de l'Est.

Je sais que l'Alberta et d'autres provinces de l'Ouest sont très préoccupées du maintien de la diversification, au point d'être capables de broyer le canola. Pourriez-vous dire à ce Comité quel genre de programmes ont été créés dans cette province pour maintenir le broyage dans cette province? Croyez-vous que ces programmes sont suffisants pour rétablir l'équilibre de la compétition, si vous voulez, des nouvelles usines de broyage de l'Ontario qui sont plus proches des consommateurs?

M. J. Oberg: En ce moment, en Alberta, le gouvernement provincial subventionne l'industrie du broyage à un taux de 40 dollars par tonne. Les broyeurs de l'Alberta ne sont pas un groupe homogène en ce que certaines usines ont un niveau de mise de fonds assez élevé. Par conséquent, certaines font plus de profits que d'autres.

Par exemple, *Camber Foods*, un des bénéficiaires de la subvention, faisait un profit trimestriel d'environ 380,000 dollars. Après avoir reçu la subvention, leur niveau de rentabilité est monté à 1,3 million de dollars pour le premier trimestre de l'année suivante, signe qu'une subvention générale devrait être une disposition à court terme et qu'elle ne traite pas tous les broyeurs équitablement. Ce qu'il y a d'intéressant à propos de la position de Camber Foods est que leur prix de soumission pour le canola est demeuré relativement le même que celui des autres broyeurs. Nous croyons donc que ce genre d'assistance a profité à certains broyeurs plus qu'à d'autres et que, dans l'ensemble, elle n'a pas profité aux producteurs. Je crois que la principale préoccupation quant à la capacité de broyage de l'Est canadien est le fait que le gouvernement fédéral parle d'éliminer le taux compensatoire à l'est de Thunder Bay et de le rendre commercial. En fait, cela empêcherait une partie de l'huile d'entrer dans l'Est du Canada et forcerait les broyeurs à l'Ouest à chercher plus de marchés d'exportation. Nos marchés actuels d'exportation sont subventionnés par le biais de crédits ou de prix plus bas, et l'Inde est le principal bénéficiaire de ces achats.

Par conséquent, dans l'Ouest du Canada, ce projet de loi pourrait avoir des répercussions sérieuses sur l'industrie du broyage du canola. Je crois que notre seul marché vraiment sûr est le marché intérieur. Ce projet de loi ne se préoccupe pas du problème de l'industrie du broyage ni des besoins des agriculteurs quant à la production du canola, si on considère que, dans les dernières 10 années, le prix du canola a baissé et non monté.

M. Althouse: Je crois que cela confirme le témoignage des représentants de l'industrie de transformation de la viande que nous avons entendu hier soir, monsieur le président. Ils ont également souligné que le marché intérieur est le seul marché sûr que nous ayons; que les marchés d'exportation qui transforment des produits d'origine canadienne sont très difficiles à ouvrir à un prix qui soit compensatoire pour l'industrie de transformation canadienne. Je voulais simplement traiter

[Text]

Canada is able to do some processing. I just wanted to give the committee a bit of a look at some of the limitations from, at least, the farmers' point of view.

In your brief I guess your assessment of the advantages in the bill which are supposed to accrue to the livestock industry have been summed up, I suppose, as quickly as can be. In one statement you say that cheap grain ultimately results in cheap beef and makes a poor farmer. I think the way you put it is that cheap grain equals cheap livestock which makes poor farmers. Would you expand upon that just a little bit, because some of what we were hearing yesterday did not seem to bear out that same kind of analysis.

Mr. J. Oberg: The problem in the livestock industry is much greater than cheap feed grains. The fact that we have a very high concentration of buying power in the retail chain in Alberta, for example, safely controls approximately 70% of the retail market. You know, they find out pretty easily what our cost of production is and, of course, they are prepared to bid the price down. The fact that our export markets, as was pointed out by Mr. Child last night, are minimal in their ability to be expanded, brings us to the conclusion that the domestic market is the only secure one and the only one probably which will expand a great deal.

Let us take the present situation in the beef cattle position right now. Feed grains, relatively speaking, are at an all-time low; yet, the price of cattle is also low. So cheap feed grains in no way designate profitability in the livestock sector. I think farmers' needs for increased leverage in the marketplace and, also, the need for border controls, present the only way we can address the problems in the livestock industry.

The Chairman: A final question, Mr. Althouse.

Mr. Althouse: I have no final question, Mr. Chairman. I am just pleased that the committee was able to allow all participants in this group to make their statements. Thank you.

The Chairman: Mr. Ferguson.

Mr. Ferguson: Thank you, Mr. Chairman. Mr. Oberg and members of the National Farmers Union, I was very interested, as a farmer myself, in listening to the variety of your briefs. I was particularly interested in Mrs. Fried's remarks when she indicated they have a laying-hen operation as well growing grain and canola. What determines the price of your eggs when you sell them from your farm?

Mrs. Fried: Thank you, Mr. Chairman. The price of eggs is figured out by the farmers' direct costs and every cost to the farmer is taken into consideration. The farmer is also paid a return on his labour and investment, and that price is passed along to the consumer.

Mr. Ferguson: What determines the price of canola at which you sell it?

[Translation]

brèvement du côté canola, puisque c'est là un des secteurs dans lequel l'Ouest canadien peut faire de la transformation. J'ai seulement voulu donner à ce Comité un aperçu des restrictions, du moins telles que les perçoivent les agriculteurs.

Je suppose que, dans votre mémoire, l'évaluation des avantages du projet de loi qui reviendrait à l'industrie du bétail a été résumée, je crois, aussi rapidement que c'est possible. Dans un énoncé, vous dites que le grain bon marché mène en dernière analyse à du boeuf bon marché et donne un agriculteur pauvre. Je crois que vous dites: Grain bon marché égale boeuf bon marché et donne un agriculteur pauvre. Pourriez-vous donner un peu plus de précisions là-dessus, parce que cela ne semble pas être conforme à l'analyse que nous avons entendue hier.

M. J. Oberg: Le problème de l'industrie du bétail est beaucoup plus large que le grain de provende à bon marché. Le fait que nous ayons une très grande partie du pouvoir d'achat dans la chaîne de magasins de détail en Alberta, par exemple, contrôle sûrement environ 70 p. 100 du marché de détail. Vous savez, ils peuvent trouver assez facilement ce qu'est notre coût de production et, bien sûr, ils sont prêts à offrir un prix plus bas. Comme l'a souligné M. Child hier soir, le fait que nos marchés d'exportation ont une capacité d'expansion très faible nous amène à conclure que le marché intérieur est le seul sûr et sans doute le seul qui s'étendra beaucoup.

Examinons la situation actuelle du boeuf. Tout en étant relatifs, les grains de provendes sont au niveau le plus bas qu'ils aient jamais connu. Pourtant, le prix du boeuf est également bas. Donc, des grains de provende bon marché ne dictent pas du tout la rentabilité du secteur du bétail. Je crois que le besoin des agriculteurs d'un levier plus efficace sur le marché et, aussi, le besoin de contrôles douaniers constituent les seules solutions aux problèmes de l'industrie du bétail.

Le président: Une dernière question, monsieur Althouse.

M. Althouse: Je n'ai pas de dernière question, monsieur le président. Je veux seulement remercier le Comité d'avoir permis à tous les participants de ce groupe de faire leur déclaration. Merci.

Le président: Monsieur Ferguson.

M. Ferguson: Merci, monsieur le président. M. Oberg et les membres de la *National Farmers Union*, j'ai été très intéressé, comme agriculteur, à entendre la diversité de vos mémoires. J'ai été particulièrement intéressé par les remarques de M^{me} Fried à l'effet qu'ils ont une opération de poules pondeuses en plus de celle du grain et du canola. Qu'est-ce qui détermine le prix de vos oeufs, lorsque vous les vendez de votre ferme?

Mme Fried: Merci, monsieur le président. Le prix des oeufs est calculé en fonction des coûts directs de l'agriculteur et tien compte de chaque coût de l'agriculteur. L'agriculteur reçoit également une ristourne sur son travail et son investissement, et ce montant est transféré au consommateur.

M. Ferguson: Qu'est-ce qui détermine le prix auquel vous vendez le canola?

[Texte]

Mrs. Fried: canola is determined on the fluctuating market and we have no control over what to ask.

Mr. Ferguson: I notice in the *The Globe and Mail* this morning that, while the grain futures and soyabean markets are up in Chicago yesterday, the price of barley in Alberta dropped off by approximately \$6 per tonne. What is the reason for this drop?

Mr. J. Oberg: You said the price of soyabeans went up?

Mr. Ferguson: Corn, soyabeans in Chicago, and wheat in Kansas City, went up yesterday. Yet we have the Alberta price of barley dropping off. What is the reason for this?

Mr. J. Oberg: I think the present situation in Alberta is one of extreme cash flow problems of farmers and their need to generate cash. Consequently, they are dumping large quantities of barley into the off-board market which is depressing the local feed grain market.

Mr. Ferguson: Yes. I notice in your brief from your provincial organization that you do concentrate quite extensively, as Mr. Althouse mentioned, on the canola industry. You indicated there are two canola-crushing plants going up in Ontario. Could you tell me the locations of these and who owns them?

Mr. J. Oberg: One I believe is in Hamilton, which Canada Packers Limited has built or is in the process of building. The other is Maple Leaf Mills which I think is currently in operation.

Mr. Ferguson: The one in Hamilton has been subsidized, I think, by the sum of over \$4 million by the Ontario government. How do you feel about this type of subsidization from one province, where it is giving them a plant subsidy against another province, Alberta, where they are being given a crushing subsidy. What is happening here; we are also large producers of soyabeans in southwestern Ontario?

Mr. J. Oberg: I would say that it has to do with political clout, and it happens to be greater in Ontario than it is out here. So that is what is happening. That is not the only thing happening; the fact that they are talking about going from a compensatory rate east of Thunder Bay to a commercial rate indicates that the canola growers, even in their fight to get rid of the Crow, are going to be the losers. That is because they are going to trade off the Crow for this initial lower freight rate on oil and meal. We feel the only solution is that we keep the Crow and we put oil and meal under the present statutory freight rate.

Mr. Ferguson: Thank you. I believe it was brought out very clearly yesterday that farmers are takers as far as price is concerned, except in those areas which are under a system of orderly marketing, like Mrs. Fried referred to. If this were the case with other commodities, could you accept changes to the Crow—that is, if your expenses were deducted the same way as your egg deliveries are included in the cost of production and marketing?

[Traduction]

Mme Fried: Le prix du canola est fixé selon les fluctuations du marché et nous n'avons aucun contrôle sur notre prix de vente.

M. Ferguson: J'ai lu dans le *The Globe and Mail* de ce matin que, bien que les marchés du grain et du soya étaient à la hausse hier à Chicago, le prix de l'orge en Alberta est tombé d'environ \$6 par tonne. Quelle est la raison de cette baisse?

M. J. Oberg: Vous dites que le prix du soya est monté?

M. Ferguson: Le maïs et le soya à Chicago, de même que le blé à Kansas City, sont montés hier. Pourtant le prix de l'orge en Alberta est tombé. Quelle en est la raison?

M. Oberg: Je pense que la situation actuelle en Alberta est un problème grave de liquidités des agriculteurs et leur besoin d'argent comptant. Par conséquent, ils écoulent à bas prix de grandes quantités d'orge sur le marché non commission, ce qui affaiblit le marché local des grains de provende.

M. Ferguson: Oui. Je remarque dans le mémoire de votre organisation provinciale que vous vous concentrez passablement, comme l'a mentionné M. Althouse, sur l'industrie du canola. Vous avez indiqué que deux usines de broyage du canola sont en construction en Ontario. Pourriez-vous me dire où elles sont situées et qui en sont les propriétaires?

M. J. Oberg: Je crois qu'il y en a une à Hamilton, que la *Canada Packers* a construite ou est en train de construire. L'autre est la *Maple Leaf Mills* qui est déjà fonctionnelle, je pense.

M. Ferguson: Celle de Hamilton a été subventionnée, je pense, pour un montant dépassant 4 millions de dollars par le gouvernement de l'Ontario. Qu'est-ce que vous pensez de ce genre de subvention d'une province qui donne une subvention à l'usine contre une autre province, l'Alberta, qui donne une subvention au broyage. Qu'est-ce qui se passe ici; sommes-nous également de gros producteurs de soya dans le sud-est de l'Ontario?

M. J. Oberg: Je crois que cela tient à la pression politique qui est plus forte en Ontario qu'elle ne l'est ici. Voilà ce qui se passe. Et ce n'est pas tout ce qui se passe: Le fait qu'ils considèrent la possibilité de passer d'un taux compensatoire à un taux commercial à l'est de Thunder Bay indique que les producteurs de canola seront perdants, même dans leur combat pour se débarrasser du Nid-de-Corbeau. Parce qu'ils vont échanger le Nid-de-Corbeau contre ce tarif initial de transport plus bas que l'huile et la farine. Nous croyons que la seule solution est de garder le Nid-de-Corbeau et d'inclure l'huile et la farine au taux de transport statutaire.

M. Ferguson: Merci. Je crois qu'on a mis en évidence hier le fait que les agriculteurs sont preneurs en ce qui concerne le prix, sauf dans les secteurs régis par un système rationnel de mise en marché, dont a parlé M^{me} Fried. Si c'était le cas pour les autres produits, pourriez-vous accepter les modifications du Nid-de-Corbeau, je veux dire si vos dépenses étaient déduites de la même façon que vos livraisons d'oeufs sont intégrées aux coûts de production et de mise en marché?

[Text]

[Translation]

• 1320

Mr. J. Oberg: Well, I think it is sort of a hypothetical question. I think we not only have to consider the viability of farmers in the respect that they receive a price for their product that bears a relation to their cost of production, but I think that in getting rid of the Crow, as Canadians we would have to consider the original agreements and ask ourselves, as taxpayers and citizens of this country, if we are prepared to give up all the things we gave the CPR in lieu of the present statutory freight rate agreement.

Mr. Ferguson: Legislation is available at the national level to give you this option, yet to date there are only three or four commodity groups who have decided to use it to establish their own price, to set your own price at the farm gate. Of course, this does not apply to the Canadian Wheat Board or the Canadian Dairy Commission. Under this legislation, it does give the farmers a tremendous amount of clout. What has been the main impediment, in your view, that the farmers have not taken advantage of this marketing legislation that was brought in back in 1972, I believe?

Mr. J. Oberg: I would say that in Alberta our major problem is the fact that farmers are a relatively small group. We have a government that is not interested in any form of supply management. The commodity group, which is funded by the provincial government, is the major group that is consulted by the provincial government in regards to any form of supply management. Consequently, I do not think the provincial government has any idea of what the real feelings of the farmers are. As an organization in the Province of Alberta, we find it very difficult to talk to our provincial government, because they are not really interested in talking to us.

The Chairman: Final question, Mr. Ferguson.

Mr. Ferguson: Yes; thank you, Mr. Chairman.

I was extremely interested in the figures presented in the costs of running a train. If we took the assumption that a train was hauling, for example, 12,000 tonnes of grain at half a cent per tonne mile, this would indicate to me that the return from hauling that would be about \$60 per mile. Do you have any back-up documentation to this that can verify those figures and take into consideration depreciation as well as the operational costs of running that unit?

Mr. J. Oberg: I will ask Mr. Norman Dyck to answer that question.

Mr. Dyck: Mr. Chairman, I do not have these figures, but I think most of us here are quite well aware of the Snavelly report. Snavelly was an American economist who was hired by the federal government to do a study for CP Rail. He had an idea of an imaginary railway that should be entitled to—I believe the figure was 38% profit before taxes; that figure is bandied around. All Snavelly's estimates and cost studies have been based on that.

It is interesting to note that in his calculations he assumed that the grants and donations from the federal government

M. J. Oberg: Eh bien, je crois que c'est là une question hypothétique. Je pense que nous ne devons pas seulement tenir compte de la viabilité des agriculteurs, dans le sens qu'ils doivent recevoir pour leur produit un prix qui est en relation avec leurs coûts de production, mais je pense qu'en se débarassant du Nid-de-Corbeau, en tant que Canadiens, nous devrions tenir compte des ententes originales et nous demander, en tant que contribuable et citoyen de ce pays, si nous sommes prêts à renoncer à tout ce que nous avons accordé au CPR en échange de l'entente actuelle sur le tarif statutaire de transport.

M. Ferguson: Cette option vous est offerte au niveau national par la loi et pourtant, jusqu'à maintenant, seulement trois ou quatre groupes de produits ont décidé d'y avoir recours pour fixer leur propre prix, pour fixer leur prix à la ferme. Bien entendu, cela ne s'applique pas à la Commission canadienne du blé ou à la Commission canadienne du lait. En vertu de cette loi, cela confère aux agriculteurs une influence très grande. A votre avis, quel a été le principal obstacle à ce que les agriculteurs se prévalent de cette loi de mise en marché qui a été adoptée en 1972, je crois?

M. J. Oberg: Je dirais que notre plus gros problème, en Alberta, est le fait que les agriculteurs constituent un groupe assez restreint. Nous avons un gouvernement qui n'est pas intéressé à quelque forme que ce soit de gestion des stocks. Le groupe de produits, financé par le gouvernement provincial pour tout ce qui touche à la gestion des stocks. Par conséquent, je ne crois pas que le gouvernement provincial soit au fait de ce que pensent vraiment les agriculteurs. En tant qu'organisation de la province de l'Alberta, il nous est très difficile de parler à notre gouvernement provincial parce qu'ils ne sont pas vraiment intéressés à nous parler.

Le président: Dernière question, monsieur Ferguson.

M. Ferguson: Oui, merci, monsieur le président.

J'ai été très intéressé par les chiffres présentés sur les coûts d'opération d'un chemin de fer. Si nous supposons qu'un train transporte, par exemple, 12 000 tonnes de grain à un demi cent la tonne/mille, cela indique que le revenu de transport de cette charge serait d'environ \$60 par mille. Avez-vous des documents pour étayer cela, pour vérifier ces chiffres et tenir compte de l'amortissement de même que les coûts d'opération de cet élément?

M. J. Oberg: Je demanderai à M. Norman Dyck de répondre à cette question.

M. Dyck: Monsieur le président, je n'ai pas ces chiffres, mais je crois que la plupart d'entre nous ici connaît bien le rapport Snavelly. Snavelly est un économiste américain qui a été engagé par le gouvernement fédéral pour mener une étude du CPR. Il avait l'idée d'un chemin de fer imaginaire qui aurait droit à—je crois que le chiffre était de 38 p. 100 de profit brut; ce chiffre a été renvoyé de l'un à l'autre. Toutes les évaluations et les études de coût de Snavelly ont été fondées là-dessus.

Il est intéressant de noter qu'il a posé, dans ses calculs, que les subventions et les dons du gouvernement fédéral devraient

[Texte]

should be lumped in as a capital asset of the railways, which they were entitled to a return on. Boy, if we could only get that kind of mathematics to work for us on the farm, there would be no problem with the Crow rate.

The Chairman: Thank you, Mr. Dyck and Mr. Ferguson. One supplementary, Mr. Kilgour.

Mr. Kilgour: It is in two parts, Mr. Chairman.

The book *To Kill the Crow*, Mr. Oberg, have you circulated that to all members of Parliament? Could you perhaps briefly tell us what the overall loss to the Alberta community is going to be if the Crow rate goes up five times by 1990? Could you give us the total from Mr. Gallagher's book?

Mr. J. Oberg: The annual loss to Alberta will be at least \$189 million per year.

Mr. Kilgour: Did you circulate the book to all members of Parliament?

Mr. J. Oberg: I took the liberty of sending it to the Alberta Conservative members of the House of Commons. I circulated the book to them because I thought there was a lot of good information in the strategy of the present legislation, as well as some excellent articles on the railway costing, which appears to be less than realistic in regards to the increased efficiencies that are presently being attained in railway transportation.

Mr. Kilgour: Thank you.

The Chairman: Supplementary, Mr. Mazankowski; then Mr. Benjamin.

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, it is not a supplementary to that question, it is a supplementary to one that Mr. Schellenberger raised. He raised the issue of the federal tax on farm fuels and the energy component with respect to fertilizer and chemicals.

Your organization has very effectively documented the amount of money that will be leaving the respective farm communities as a result of projected increases in the statutory rate. Having regard to the fact that there has been a substantial amount of money leaving the farm community through the form of the federal taxation on farm fuels, which is roughly in the vicinity of 65¢ to 67¢ a gallon, I am wondering whether you have done a similar calculation on that. If not, why not? Really, you have a situation here where you have a direct federal tax on the production of food. I would wonder, if you have any documentation, if you could give us some idea as to what your calculations were, and if not, why you did not consider doing that.

Mr. J. Oberg: Yes, we did analyze that situation. On the average farm in our area, we use about five gallons of fuel per acre to put in a crop and take it off, and we are presently spending somewhere around \$30 per acre in fertilizer and chemicals. In the Prairies, we feel that the federal tax on petroleum products comes to approximately \$600 million per year.

[Traduction]

être versées au capital social des compagnies de chemin de fer, sur lequel ils avaient droit à un revenu. Seigneur, si seulement nous pouvions obtenir que ces mathématiques soient appliquées à la ferme, il n'y aurait pas de problème du Nid-de-Corbeau.

Le président: Merci, monsieur Dyck et monsieur Ferguson. Un dernier, M. Kilgour.

M. Kilgour: Il y a deux parties, monsieur le président.

Le livre «*To Kill the Crow*», monsieur Oberg, l'avez-vous distribué à tous les membres du Parlement? Pourriez-vous nous dire brièvement ce que sera la perte globale de la communauté de l'Alberta si le tarif du Nid-de-Corbeau était quintuplé d'ici 1990? Pourriez-vous nous donner le total que M. Gallagher donne dans son livre?

M. J. Oberg: La perte annuelle de l'Alberta sera d'au moins \$189 millions.

M. Kilgour: Avez-vous distribué le livre à tous les membres du Parlement?

M. J. Oberg: Je me suis permis de l'envoyer aux députés conservateurs de l'Alberta à la Chambre des communes. Je leur ai fait parvenir ce livre parce que je pense qu'il contient de bons renseignements sur la stratégie de cette loi de même que d'excellents articles sur l'établissement des prix des compagnies de chemin de fer, qui paraissent moins que réalistes en regard de l'augmentation de l'efficacité qui est réalisée dans le transport ferroviaire.

M. Kilgour: Merci.

Le président: Question orale, monsieur Mazankowski, puis M. Benjamin.

M. Mazankowski: Monsieur le président, il ne s'agit pas d'une question orale sur ce sujet; c'est une question orale sur le sujet soulevé par M. Schellenberger. IL a soulevé la question de la taxe fédérale sur les carburants agricoles et sur la composante énergétique des engrais et des produits chimiques.

Votre organisation a très bien étayé le montant d'argent que paiera les communautés agricoles respectives suite aux augmentations prévues du taux statutaire. Je me demande pourquoi vous n'avez pas fait un calcul semblable du montant d'argent que paie la communauté agricole sous forme de taxe fédérale sur les carburants agricoles, qui est d'environ 65c. à 67c. le gallon. Sinon, pourquoi pas? En fait, nous avons ici une situation par laquelle une taxe fédérale directe est prélevée sur la production de produits alimentaires. Je me demande si vous n'avez pas de documents, si vous ne pourriez pas nous donner un aperçu de ce que sont vos calculs et, sinon, pourquoi vous n'avez pas jugé bon de les faire?

M. J. Oberg: Oui, nous avons analysé cette situation. Les fermes de notre région utilisent en moyenne environ cinq gallons de carburant par acre pour semer et récolter une récolte, et nous dépensons en ce moment environ \$30 par acre en engrais et produits chimiques. Dans les Prairies, nous pensons que le montant de la taxe fédérale sur les produits du pétrole s'élève à environ \$600 millions par année.

[Text]

The Chairman: Thank you, Mr. Oberg.

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, that is even a little higher than I had calculated; I may have to check your figures.

The Chairman: Mr. Benjamin, supplementary.

Mr. Benjamin: Mr. Ferguson asked, Mr. Chairman, about the matter of the calculation by Snavely, which is always used by the railroads in terms of computing revenues based on per tonne mile. Does that tonne-mile calculation not give the railroads the best figure in their favour? Whereas if you computed it in freight car miles or train miles, the revenue from grain miles is as good as or better in train miles than other commodities that the railways haul.

• 1330

Mr. J. Oberg: I think your analogy is correct. Considering the nature of the commodities which have been hauled in the last year which have basically been grain, the profitability of the railways has been relatively good. This indicates that profitability, even under the Crow rate, is relatively good.

The Chairman: Thank you. That concludes the questioning. I want to thank Mr. Oberg and his colleagues for their appearance here this morning and for presenting their views to us. Thank you very much, ladies and gentlemen.

Mr. J. Oberg: Thank you.

The Chairman: I now call Mr. Ray Martin, MLA, representing the Official Opposition in Alberta, to come to the witness table please.

I would advise members and staff that if they want to have lunch, they had better start eating in shifts because we are going right through. We have scheduled witnesses to appear, and I intend to see that those witnesses get their opportunities to appear.

We now have before the committee Mr. Ray Martin, MLA, a member of the Official Opposition in Alberta. I welcome you, Mr. Martin, to the Transport committee. I would ask you to proceed to introduce your colleagues first, if you wish, and to proceed with a summary of your brief or your opening statement, whichever you prefer.

Mr. Ray Martin (MLA, Alberta): Thank you, Mr. Chairman. You are probably wondering what an MLA representing inner-city Edmonton—I see David Kilgour, representing Strathcona—is doing talking about grain. Grant Notley would ordinarily be handling this, but every once in a while he does have personal obligations. He is visiting his wife's parents in New Hampshire.

I would like, first of all, to introduce the people who perhaps know more than I do. It is hard for a politician to admit that.

I would like to introduce, first of all, Grant Bergman who is the chairman of our agricultural committee which both works in terms of policy at our conventions and also helps us out in

[Translation]

Le président: Merci, monsieur Oberg.

M. Mazankowski: Monsieur le président, cela est un peu plus que je n'avais calculé, je devrai vérifier vos chiffres.

Le président: Monsieur Benjamin, question orale.

M. Benjamin: Monsieur le président, M. Ferguson s'est enquis de la formule de Snavely qui est toujours utilisée par les compagnies de chemin de fer pour ce qui est du calcul des revenus basé sur la tonne/mille. Ce calcul basé sur la tonne/mille ne donne-t-il pas aux compagnies de chemin de fer un chiffre qui les favorise? Alors, que si on calculait en milles wagon ou en milles train, le revenu du grain au mille serait aussi bon ou même meilleur en milles train que les autres produits transportés par chemin de fer.

M. J. Oberg: Je pense que votre comparaison est exacte. Étant donné la nature des marchandises transportées au cours de l'année écoulée, composées essentiellement de céréales, la rentabilité des chemins de fer a été relativement bonne. Ceci indique donc que la rentabilité, malgré les taux du Nid-de-Corbeau, est relativement bonne.

Le président: Je vous remercie. Ceci met un terme aux questions. Je tiens à remercier M. Oberg et ses collègues de leur témoignage. Je vous remercie mesdames et messieurs.

M. J. Oberg: Merci.

Le président: J'invite maintenant M. Ray Martin, député provincial, représentant l'Opposition officielle en Alberta, à prendre place à la table des témoins.

Je conseille aux députés et aux membres du personnel qui désirent déjeuner d'y aller à tour de rôle. Nous avons des témoins à entendre, et je vais veiller à ce que tous soient entendus.

Comparent maintenant M. Ray Martin, député provincial, membre de l'Opposition officielle en Alberta. Monsieur Martin soyez le bienvenu au Comité des transports. Je vous saurais gré de nous présenter vos collègues, si vous le désirez, puis d'enchaîner avec un résumé de votre mémoire ou vos commentaires, à votre convenance.

M. Ray Martin (député, Assemblée législative de l'Alberta): Je vous remercie monsieur le président. Vous vous demandez sans doute pourquoi un député provincial représentant une circonscription urbaine d'Edmonton j'aperçois David Kilgour, député de Strathcona—vient vous parler de céréales. Normalement c'est Grant Notley qui s'en serait chargé mais il a été retenu par des obligations personnelles; il est dans le New Hampshire, chez ses beaux-parents.

J'aimerais tout d'abord vous présenter les gens qui m'accompagnent et qui sont peut-être plus au fait de la question que moi. Pénible aveu pour un homme politique.

Je vous présente Grant Bergman, président de notre Comité de l'agriculture, qui a la fois participe à l'élaboration de nos politiques durant nos congrès et nous assiste à l'assemblée

[Texte]

the legislature; further to the left, with no implication intended, is Bob Sarafinchan who is also on our committee. Furthest over to the left, again no pun intended, is our researcher, Blair Redlin; and to my right—and she will not like this—is Anne Hemingway, who is also the vice-president of our federal party.

While saying that Grant Notley would not be here, I would say to you, Mr. Chairman, it is not often that you are going to get the entire caucus of the Official Opposition to present a brief, so you are a very distinguished group.

• 1340

I would like to make just a couple of comments which I think need to be made and then turn it over to our chairman, Grant, to go over and summarize our brief.

I did grow up in a small town called Delia, Alberta, and like many people here I had a farmer for a father and a farm wife for a mother. I think it went without saying that then I believed most people thought the Crow rate was historical fact in terms of Canada's growth. I think it was recognized very early that railways basically are there not only to make money but also to promote the cohesiveness of the country, and this is why we had a Crow rate at the time. It was a trade-off.

I will not go into this in much detail because Grant will be covering it, but we suggest this is still a necessity. Ours is a very difficult country to govern. We all know, and certainly MPs know, there is a very regional nature of this country. Our worry, frankly, and we have not seen any facts or figures to indicate otherwise, is that by effectively killing the Crow rate we will be effectively killing a way of life in our part of the country.

As I understand farming, the product has stayed relatively the same, in some ways dropped in terms of what the farmer is getting, but the input costs as we all know have continued to go up. I am suggesting to many farmers, especially young farmers whom I talk to in certain parts of the province, including my own, that paying higher freight rates at some point may be the end of them, the end of their family farm.

We have had this trend in this country already. I mentioned I did grow up in a place called Delia, Alberta. For those of you who do not know where it is, I think Don and David will, it is between Hanna and Drumheller in east-central Alberta. At the time I was growing up there were many small villages which were vital mainly because you had a vital farm community. The family farm was thriving then, and I remember places like Michichi and Craigmyle where we used to have ball teams and very active competition.

[Traduction]

législative: à sa gauche à l'extrême gauche, toujours sérieusement, notre recherchiste Blair Redlin; à ma droite, et elle n'aimera pas cela—Ann Hemingway, également vice-présidente de notre parti fédéral.

Malgré l'absence de Grant Notley, je vous ferais remarquer, monsieur le président, que ce n'est pas souvent que vous vous trouverez en présence du caucus de l'Opposition officielle au complet, et que votre Comité s'en trouve alors particulièrement distingué.

Je voudrais seulement faire quelques commentaires qui, je le pense, doivent être faits et je passerai la parole à notre président, Grant, pour qu'il lise et résume notre mémoire.

J'ai grandi dans une petite ville appelée Delia, en Alberta, et comme de nombreuses personnes ici, j'ai eu un cultivateur pour père et une épouse de cultivateur pour mère. Je pense qu'il allait sans dire qu'alors je croyais que la plupart des gens pensaient que le tarif du Nid-de-Corbeau était un fait historique qui avait favorisé la croissance du Canada. Je pense qu'on avait constaté très tôt que les chemins de fer n'étaient pas en principe là seulement pour gagner de l'argent mais également pour favoriser la cohésion du pays et que c'était la raison pour laquelle nous avions, à l'époque, le tarif du Nid-de-Corbeau. C'était un échange.

Je ne parlerai pas de ceci d'une façon approfondie parce que Grant en parlera mais nous pensons que ce tarif est toujours nécessaire. Notre pays est un pays très difficile à gouverner. Nous savons tous et les députés le savent certainement que ce pays est composé de plusieurs régions. Nous sommes inquiets, franchement, et nous n'avons vu aucun fait ou chiffre qui indique le contraire, parce qu'en supprimant effectivement le tarif du Nid-de-Corbeau nous allons effectivement détruire un mode de vie dans notre partie du pays.

Comme je le constate en étudiant l'agriculture, le produit est resté relativement le même, ce que le cultivateur en obtient a parfois diminué mais les coûts des intrants, comme nous le savons tous, n'ont cessé d'augmenter. J'indique aux petits cultivateurs, spécialement aux jeunes cultivateurs auxquels je parle dans certaines régions de la province, notamment dans la mienne, que payer des taux de fret plus élevés à un certain point peut les obliger à disparaître, et mettre fin à leur exploitation familiale.

Nous observons déjà cette tendance dans ce pays. J'ai indiqué que j'avais grandi dans une localité appelée Delia, en Alberta. Pour ceux d'entre vous qui ne savent pas où c'est je pense que Don et David le savent, c'est entre Hanna et Drumheller, dans le centre-est de l'Alberta. À l'époque où j'y grandissais, il y avait un grand nombre de petits villages qui étaient vivants principalement parce que la communauté agricole était vivante. L'exploitation familiale était alors prospère et je me rappelle des endroits comme Michichi et Craigmyle où nous avions des équipes de balle molle et des compétitions très vives.

[Text]

As I go around to Delia now, it is down to about 200 population, sort of holding on for the time being, but the future does not look bright. They are talking about taking away the school, and we know the problems of that, and I know it is in your riding.

But Michichi and Craigmyle are now basically ghost towns. The trend has already set in against the family farm, and the area is mainly a grain-farming area. My suggestion is the higher freight rates will put more people out, and what I believe we are doing is slowly eroding a way of life, the small-town way of life. We know what happened in the United States when this happens, and I would hope we would consider this.

The only other comment I would make is the Double 80. My friends whom I sit opposite in the Alberta legislature have apparently brought together what they call the Double 80 as some sort of compromise. Whether you believe in it or not the political case must be made here. There have been no public hearings. We had an election recently in November. They did not talk about the Crow rate then. If they say: Well, we represent Alberta because we had an overwhelming mandate. They did not talk about it. At the time they did not have a position on the Crow. This has occurred after. There have been no public hearings in this province dealing with what should be done about the Crow. We as Official Opposition, in Grant Notley's riding, because we have limited funds, did hold some public hearings to see what the rank and file farmer is saying. At the time, and you can check back, we allude to it, it was overwhelming in the Peace River part of the country, to keep the Crow, overwhelming. This was sent out to all sorts of groups including the cattle commission at the time.

I would suggest before we do something as drastic, and I understand in Manitoba they held public hearings before they came to a position. I want to make it clear whether you agree with the Double 80 or not, the provincial governments got together with a few groups and decided this is their proposal. It has not been out in the public; it has not gone to public hearings. Lest you think they are representing all the people because they happen to have an overwhelming mandate, they should have been out having public hearings as they did in Manitoba, as we did in the Peace River area with limited resources. I think the important point to keep in mind, is they have not tested the will of the people in that area.

With those few comments, Mr. Chairman, I will turn it over to Grant Bergman to give a quick overview of our proposals and I will leave it with you there.

Thank you.

The Vice-Chairman: Mr. Grant Bergman, please.

[Translation]

Lorsque je me rends à Delia à présent, elle n'a pas plus que 200 habitants qui s'y cramponnent pour le moment mais l'avenir ne s'annonce pas brillant. Ils parlent de supprimer l'école; nous connaissons les problèmes que cela souleve et je sais que c'est dans votre circonscription.

Mais Michichi et Craigmyle sont aujourd'hui des villes fantômes. La tendance n'est déjà plus à l'exploitation familiale et cette région est principalement une région de culture de grain. Je pense que l'augmentation des taux de fret fera partir plus de gens et je crois que ce que nous faisons est de faire disparaître lentement un mode de vie, le mode de vie des petites villes. Nous savons ce qui est arrivé aux États-Unis lorsque ceci est arrivé et je souhaite que nous en tenions compte.

La seule autre remarque que je voudrais faire porte sur le Double 80 p. 100. Mes amis en face desquels je suis assis dans le Parlement albertain ont apparemment élaboré ce qu'ils appellent le «Double 80» p. 100 qui est une sorte de compromis. Que vous y croyiez ou non, c'est là que la décision politique doit être prise. Il n'y a pas eu d'audiences publiques. Nous avons eu récemment une élection, en novembre. Ils n'ont pas parlé du tarif du Nid-de-Corbeau à cette époque. S'ils disent: Eh bien, nous représentons l'Alberta parce que nous avons obtenu une majorité écrasante. Ils n'en ont pas parlé. A cette époque, ils n'avaient pas d'avis sur le tarif du Nid-de-Corbeau. Cet avis a été exprimé après. Il n'y a pas eu, dans cette province, d'audiences publiques sur ce qu'il faudrait faire à propos de ce tarif. En qualité d'opposition officielle dans la circonscription de Grant Notley, parce que nous n'avons que des fonds limités, nous avons tenu quelques audiences publiques pour savoir ce qu'en disait le cultivateur moyen. À cette époque, et vous pouvez le vérifier, nous y avons fait allusion, dans la région de la rivière La Paix, la majorité écrasante des gens étaient en faveur de la conservation du tarif du Nid-de-Corbeau, la majorité écrasante. Cet avis a été envoyé à des groupes de toutes sortes, notamment à la Commission du bétail à l'époque.

Je suis d'avis qu'avant que nous fassions quelque chose d'aussi définitif, nous consultations le public et je sais qu'au Manitoba ils ont tenu des audiences publiques avant d'adopter une position. Que vous soyez pour ou contre le «Double 80» p. 100, je dis que les gouvernements provinciaux se sont réunis avec quelques groupes et ont décidé que c'était là leur proposition. Elle n'a pas été communiquée au public, elle n'a pas fait l'objet d'audiences publiques. À moins que vous pensiez qu'ils représentent toute la population parce qu'ils ont eu une majorité écrasante, ils auraient dû tenir des audiences publiques comme au Manitoba et comme nous l'avons fait dans la région de la rivière La Paix avec des ressources limitées. Je pense qu'il importe de nous rappeler qu'ils n'ont pas consulté la population dans cette région.

Après ces quelques remarques, monsieur le président, je vais passer la parole à Grant Bergman pour qu'il vous donne un bref aperçu de nos propositions et je vais m'arrêter ici.

Merci.

Le vice-président: Monsieur Grant Bergman, s'il vous plaît.

[Texte]

Mr. Grant Bergman (New Democratic Party Official Opposition): Mr. Chairman and committee members, I hope you will bear with us. It has been a long morning and people are hungry, but I hope it does not detract from this presentation. I will try and summarize this submission and then call on Ann Hemingway to give a few brief comments after I am finished.

We have many detailed objections to Bill C-155, but our most fundamental objection is that it abolishes the statutory Crow rate which westerners understood would be guaranteed in perpetuity. The bill, if approved, will require grain producers to pay for the upgrading of a rail system which will ship not only grain but coal, sulphur, timber, potash and other general commodities as well. This is fundamentally inequitable and unfair.

We insist, before all other considerations in this regard that the statutory Crow rate must be retained.

We bring to your attention the *Financial Post* list of the top 500 industrialists for industries for 1982. When western Canadians see that Canadian Pacific Limited heads the *Financial Post* list of top 500 industrialists for 1982 with revenues of \$12.3 billion, they think back to the land grants of the 1880s of 43 million acres with attached mineral, timber and surface rights, and they wonder about the necessity of abolishing the Crow. When western taxpayers observe CP Rail had a net income of \$117.9 million in 1982, they are curious about the claims about the railways losing money shipping grain. How is it, they wonder, that a company with profits of more than \$2 billion in five years is not able to find revenue to invest in rail capacity.

If grain producers pay a rate which is five times Crow by the end of the decade, and if we assume only that the same amount of statutory grain is shipped by 1990 as in 1980-1981, then an overwhelming \$188 million will be removed from the pockets of Alberta producers annually. The effect of such a proposal on the export grain sector and on the small communities which rely on grain producers will be devastating.

The above figure of course does not take into account the multiplier on spin-off effects of such massive direct loss of income. It is hard to calculate, but one estimate shows that at five times Crow there would be a 23% decline in farm income in Alberta, even if livestock production increased by 10%. The Canada West Foundation has estimated that for every dollar of demand for primary agricultural production in Alberta there is an expenditure of \$1.93 on total industrial production in western Canada and \$2.39 throughout Canada. If this is accurate, then the increased rates of five times Crow in Alberta alone will have a negative impact on western Canada of some \$334 million annually, and on Canada as a whole of approximately \$414 million annually.

[Traduction]

M. Grant Bergman (nouveau parti démocratique, Opposition officielle): Monsieur le président et messieurs les membres du Comité, j'espère que vous serez indulgents. La matinée a été longue et les gens ont faim mais j'espère que cela ne diminuera pas le mérite de ce mémoire. Je vais essayer de le résumer puis je demanderai à Ann Hemingway de faire quelques brèves remarques après que j'aurai fini.

Nous faisons de nombreuses objections au projet de loi C-155 mais la principale d'entre elle est qu'il abolit le tarif du Nid-de-Corbeau fixé par une loi que les gens de l'Ouest croyaient garanti à perpétuité. Ce projet de loi, s'il est adopté, fera payer aux producteurs de grain l'amélioration du réseau ferroviaire qui transportera non seulement du grain mais également du charbon, du soufre, du bois, de la potasse et d'autres marchandises générales, ce qui est fondamentalement inequitable et injuste.

Avant toute autre considération à cet égard, nous insistons pour dire que le tarif du Nid-de-Corbeau doit être conservé.

Nous vous communiquons la liste du *Financial Post* des 500 plus grosses industries en 1982. Lorsque les Canadiens de l'Ouest voient que le Canadien Pacifique Limitée occupe la première place dans la liste du *Financial Post* des 500 plus grosses sociétés pour 1982 avec des recettes de 12.3 milliards de dollars, ils pensent aux 43 millions d'acres de terres concédées au cours des années 1880 avec les droits d'exploitation des minéraux, du bois et de la surface et ils se posent des questions sur la nécessité d'abolir le tarif du Nid-de-Corbeau. Lorsque les contribuables de l'Ouest voient que le chemin de fer du Canadien Pacifique a fait un bénéfice net de 117.9 millions de dollars en 1982, ils se posent des questions sur les affirmations qui disent que les chemins de fer perdent de l'argent en transportant du grain. Ils se demandent comme il se fait qu'une société qui a fait plus de 2 milliards de dollars de bénéfices en cinq ans n'est pas capable de trouver des bénéfices à investir dans l'augmentation de la capacité de transport du réseau.

Si les producteurs de grain paient un tarif qui sera cinq fois plus élevé que celui du Nid-de-Corbeau à la fin de la décennie et si nous supposons qu'en 1990 la même quantité de grain qu'en 1980-1981 sera expédiée, un montant énorme de 188 millions de dollars n'entrera pas chaque année dans les poches des producteurs albertains. Cette proposition aura sur le secteur du grain d'exportation et sur les petites communautés qui dépendent des producteurs de grain un effet dévastateur.

Les chiffres ci-dessus ne tiennent naturellement pas compte des effets multiplicateurs de ces importantes pertes directes de revenus. Il est difficile de le calculer mais une estimation montre que la multiplication par cinq du tarif du Nid-de-Corbeau ferait diminuer de 23 p. 100 le revenu des exploitants agricoles albertains, même si la production de bétail augmentait de 10 p. 100. La *Canada West Foundation* a estimé que pour chaque dollar de demande de produits agricoles primaires en Alberta, il y a une dépense de 1.93 dollar en produits industriels dans l'Ouest du Canada et de 2.39 dollars dans tout le Canada. Si cela est exact, l'augmentation des tarifs de 5 fois par rapport à celui du Nid-de-Corbeau en Alberta seule aura sur l'ouest du Canada un impact négatif de quelque 334

[Text]

I would next like to address the subject of variable rates, which this new bill would open up. It is our view that the agricultural producers should not be discriminated against if they have chosen to operate in areas that are located some distance from the major population centres. One of the basic tenets of transportation policy since 1867 has been the encouragement and compensation that overcomes geographic difficulties. If variable rates are permitted that are based on economic costs for distance transportation, then farmers in areas such as the Peace River block of British Columbia and Alberta will suffer.

In regard to performance guarantees, even considering the abolition of the statutory Crow rate, farmers have always insisted that any increased producer freight payment must be accompanied by strict performance guarantees for rail improvement. Unfortunately, the worst fears of producers have been borne out in this new bill.

We are concerned also with the prospect of a north-south trade line with the United States, rather than the traditional east-west movement of grain. We are concerned that Canadian Pacific has offered \$100 million to buy the bankrupt Rock Island Line in the United States. We understand that they are interested in buying the Illinois General Gulf Railway to New Orleans and that they already control rail lines to Minneapolis, where grain can be shipped on barges to New Orleans cheaper than via the St. Lawrence Seaway. This is of great concern to us as Albertans who have risked \$106 million of Heritage Trust Fund public money in the development of the Port of Prince Rupert. We hope that higher rates and inadequate performance guarantees will not harm these new ports.

A question arises in our minds as to the viability of many of the ports in Canada if this new legislation were to be passed, which would make it almost impossible to export some feed grains. By lowering the export total of the grains that we export in the world, it would seriously jeopardize the viability of some of the ports in Canada.

Ray has already alluded to the fact that although the Alberta government has by far the majority of seats in Alberta, they have not held hearings across this province. Just because they have such a large majority does not mean that they speak for the majority of farmers in this province. The hearing process has not gone on in Alberta as it has in Manitoba and Saskatchewan. We have hosted hearings in the Peace River country, as Ray has alluded to; those hearings

[Translation]

millions de dollars chaque année et sur le Canada dans son ensemble d'environ 414 millions de dollars chaque année.

• 1350

Je voudrais maintenant aborder la question des tarifs variables que ce nouveau projet de loi mettrait en vigueur. Selon nous, il ne devrait pas y avoir de discrimination à l'endroit des producteurs agricoles s'ils ont choisi d'exploiter dans des régions situées à certaine distance des principaux centres de population. L'un des principes fondamentaux de la politique des transports depuis 1867 consistait à encourager et à indemniser ceux qui sont en butte à des difficultés d'ordre géographique. Si les tarifs variables basés sur les coûts économiques pour le transport sur de longues distances sont permis, les agriculteurs dans les régions comme le district de Peace River en Colombie-Britannique et l'Alberta en souffriront.

Concernant les garanties de bonne exécution, même en tenant compte de l'abolition du tarif statutaire du Nid-de-Corbeau, les agriculteurs ont toujours insisté sur le fait que toute augmentation de paiement sur le transport de marchandises doit être accompagnée de strictes garanties de bonne exécution pour l'amélioration du chemin de fer. Malheureusement, les pires craintes des producteurs ont été confirmées dans ce nouveau projet de loi.

Nous sommes également préoccupés par la perspective d'un échange commercial nord-sud avec les États-Unis, au lieu du transport traditionnel est-ouest des grains. Nous sommes préoccupés par le fait que le Canadien Pacifique a offert 100 millions de dollars pour acheter la société en faillite *Rock Island Line* des États-Unis. Nous avons appris que le CP est intéressé à acheter l'*Illinois General Gulf Railway* jusqu'à la Nouvelle-Orléans et qu'il contrôle déjà des chemins de fer qui se rendent jusqu'à Minneapolis, où les grains peuvent être transportés sur des barges jusqu'à la Nouvelle-Orléans à meilleur compte que par la Voie maritime du Saint-Laurent. C'est une grande préoccupation pour nous, Albertains, qui avons risqué 106 millions de dollars des fonds publics du *Heritage Trust Fund* dans l'amélioration du port de Prince-Rupert. Nous espérons que les tarifs plus élevés et les garanties de bonne exécution insuffisantes ne porteront pas atteinte à ces nouveaux ports.

Nous nous posons une question concernant la viabilité de nombreux ports du Canada si cette nouvelle loi était adoptée, ce qui rendrait presque impossible d'exporter des grains de provende. La réduction des exportations totales de grains dans le monde mettrait grandement en danger la viabilité de certains ports du Canada.

Ray a déjà fait allusion au fait que bien que le gouvernement de l'Alberta ait de loin la majorité des sièges en Alberta, il n'a pas encore tenu d'audiences dans cette province. Détenir une telle majorité ne signifie pas qu'il parle pour la majorité des agriculteurs de cette province. Les audiences n'ont pas été tenues en Alberta comme ce fut le cas au Manitoba et en Saskatchewan. Nous avons tenu des audiences dans la région de la rivière de la Paix (Alberta), comme Ray l'a mentionné;

[Texte]

were taped, and those tapes will be made available to this committee.

Concerning the Double 80 proposal, the Double 80 proposal has been dubbed the freedom of choice option. We fear that this option would give freedom to the railways to close elevators and would give farmers the freedom to pay more to the railways.

Full payment to the railways with adequate performance guarantees remains a valid idea . . .

The proposal of Double 80 is a bureaucratic nightmare. It is surprising that it is touted by those who often attack excessive growth in government. How often would producers be allowed to change their minds about giving money to the railways, drawing down a freight credit option, or keeping the money? How often would productivity assessments change? Who would be administering the payments? Where would the money to pay for administration come from? We hope administration money would not come from the Crow benefit fund itself.

To quote Justice Emmett Hall:

The very idea of sending out cheques to 160,000 farmers is appalling.

We do not accept that a drop in feed grain prices at the expense of grain producers is the only way to preserve the livestock industries. We are very disappointed in the stand of the Alberta government on this. We do not need to trade bankruptcy in the export grain sector for subsistence in the livestock sector. There are alternatives. Two choices for enhancement of the livestock sector might be a national feed freight assistance plan, or the Hall commission idea of extending the Crow rate to all products produced from grain.

In our recommendations we strongly favour the alternative to Bill C-155 presented by the NDP caucus in the House of Commons.

At this time we would also like to give the recommendation that the Dominion Coal Blocks should be returned to their rightful constitutional owners, the government and people of British Columbia.

We favour expenditure of the same amount of public money on rail upgrading as has been suggested by the federal government. We favour creation of 485,000 jobs during the next decade on rail improvement by requiring the railways to maintain annually their 1981 level of investment and then supplement this with public money.

We would end subsidy of railway profits by the Canadian taxpayers. We favour direct public equity investment in Canadian Pacific Limited. We oppose any further public handouts, but would favour equity being returned to the

[Traduction]

ces audiences sont enregistrées sur rubans et ceux-ci seront mis à la disposition de ce Comité.

Concernant la proposition Double 80, celle-ci a confirmé la liberté de choix. Nous craignons que cette option donnera aux chemins de fer la liberté de fermer les élévateurs et aux agriculteurs celle de payer davantage aux chemins de fer.

Le paiement entier aux chemins de fer avec des garanties de bonne exécution adéquates demeure une idée valable . . .

La proposition Double 80 est un cauchemar bureaucratique. Il est surprenant qu'elle soit prônée par ceux qui attaquent souvent la croissance excessive du gouvernement. Combien de fois les producteurs pourront-ils changer d'idée concernant le paiement aux chemins de fer, le retrait d'une option de crédit pour le transport des marchandises ou le non-paiement? Combien de fois les évaluations de la productivité changeront-elles? Qui gèreraient les paiements? D'où proviendrait l'argent pour l'administration? Nous espérons que l'argent pour l'administration ne proviendrait pas du fonds de subventions du Nid-de-Corbeau lui-même.

Pour citer le juge Emmett Hall:

La seule idée d'envoyer des chèques à 160,000 agriculteurs est épouvantable.

Nous n'acceptons pas l'idée qu'une réduction des prix des grains de provende aux dépens des producteurs de grains soit la seule façon de préserver l'industrie animale. Nous sommes très déçus par la position du gouvernement de l'Alberta à cet égard. Il n'est pas nécessaire que nous subissions la faillite dans le secteur de l'exportation des grains en échange de la subsistance de l'industrie animale. Il existe des solutions de rechange. Deux solutions s'offrent pour l'amélioration de l'industrie animale; soit l'adoption d'un plan national pour aider le transport des grains de provende, soit l'adoption de l'idée de la commission Hall visant à étendre le tarif du Nid-de-Corbeau à tous les produits provenant des grains.

Dans nos recommandations, nous sommes fortement en faveur de l'alternative au projet de loi C-155, présentée par le caucus du NPD à la Chambre des communes.

Maintenant, nous aimerions également faire la recommandation suivante: les régions de production de charbon du Canada devraient être remises entre les mains de leurs propriétaires légitimes de par la Constitution, c'est-à-dire le gouvernement et les citoyens de la Colombie-Britannique.

Nous sommes en faveur de la dépense de la même somme d'argent public pour l'amélioration des chemins de fer, qui a été suggérée par le gouvernement fédéral. Nous sommes en faveur de la création de 485,000 emplois au cours de la prochaine décennie pour l'amélioration des chemins de fer en exigeant que ceux-ci maintiennent leur niveau annuel d'investissement de 1981 et qu'ils le complètent à l'aide de fonds publics.

Nous mettrions un terme à la subvention des profits des chemins de fer par les contribuables canadiens. Nous sommes en faveur d'un investissement direct de capitaux publics dans le Canadien Pacifique Limitée. Nous sommes opposés à toute

[Text]

Canadian people in exchange for expenditure of public funds. We favour provinces participating as equity investors in specific projects of interest to them.

Some other concerns we have are that this new legislation would be a detriment to the Canadian Wheat Board in its operation and would demise its ability in exporting grain and carrying on the fine job they have done in the past.

I think the bottom line we are all concerned about is whether Canada can remain viable in the export of feed grains or wheat. In order to do so at a time when most other countries are heavily subsidizing their agricultural sector through the export of their grain, it is necessary in Canada that we continue to subsidize the transportation of grain into the export position. When we look in the United States at the PIK program and several other programs that are helping make agriculture viable in the States today, it seems foolish at this time to consider implementing this bill, which would make it almost impossible for Canadians to compete on the export market and still keep their farmers viable.

With that, I would like to turn the microphone over briefly to Anne Hemingway; then we will be ready to entertain any of your questions concerning this brief.

The Vice-Chairman: Anne Hemingway, please.

Ms Anne Hemingway (Vice-President of the federal New Democratic Party): Mr. Chairman, members of the Committee, I thought I would probably bring a more personal kind of look at what the proposed legislation would do on our farm. I am a household administrator who married a farmer; we have five children and farm three quarter sections of land. I have had to do some budgeting that would turn the likes of Allan MacEachen, Mr. Lalonde, the former Finance Minister, Mr. Crosbie, and our own Minister of Finance in Alberta grey in trying to budget with the uncertainty of income in the past. I dread to think of what kind of budgeting I am still going to have to do, and my daughters-in-law are going to have to do, as well as their husbands, should we allow the last piece of protection which farmers have in place, the statutory Crow rate.

• 1400

I am amazed at the kinds of arguments I listened to yesterday, which are supposed to pass for logic. I am amazed that the people who made the presentations could publicly make the statements which were made here, as though they were made in the interests of the people who in fact do pay their salaries.

On our farm, not only are we producers of grain, but we also raise and sell cattle. Yet may I state to you that the Alberta Cattle Commission does not represent my interests, either in

[Translation]

autre aumône publique, mais nous serions en faveur de remettre aux citoyens canadiens des capitaux propres en échange de la dépense de fonds publics. Nous sommes en faveur de la participation des provinces à titre d'investisseurs de capitaux propres dans les projets qui les intéressent particulièrement.

Nous sommes également préoccupés par le fait que cette nouvelle loi serait préjudiciable au fonctionnement de la Commission canadienne du blé et lui enlèverait sa capacité d'exporter du grain et de continuer l'excellent travail effectué dans le passé.

Je pense qu'en dernier ressort, nous sommes tous préoccupés par la question de savoir si le Canada peut demeurer un bon exportateur de grains de provende ou de blé. Pour ce faire, au moment où la plupart des autres pays subventionnent de façon considérable leur secteur agricole par l'exportation de leur grain, il est nécessaire qu'au Canada, nous continuions de subventionner le transport des grains en prévision de l'exportation. Lorsque nous jetons un coup d'œil sur le programme PIK et plusieurs autres des États-Unis, qui aident à rendre l'agriculture viable dans ce pays aujourd'hui, il semble insensé, en ce moment, de songer à mettre en vigueur ce projet de loi, qui empêcherait presque les Canadiens d'être concurrentiels sur les marchés d'exportation et de maintenir quand même la viabilité de leurs agriculteurs.

Compte tenu de ce qui vient d'être dit, j'aimerais donner la parole brièvement à Anne Hemingway; puis nous serons prêts à répondre à toutes vos questions concernant ce mémoire.

Le vice-président: Anne Himingway, s'il vous plaît.

Mlle Anne Hmingway (vice-présidente du Nouveau Parti démocratique fédéral): Monsieur le président, membres du Comité, j'ai pensé que je pourrais probablement apporter un point de vue plus personnel sur ce que ferait la loi proposée sur nos fermes. Je suis une administratrice de ménage qui a épousé un agriculteur; nous avons 5 enfants et cultivons les trois quarts de notre terre. J'ai dû faire des budgets qui auraient dégoûté Allan MacEachen, M. Lalonde et l'ancien ministre des Finances, M. Crosbie, et qui aurait donné des cheveux blancs à notre propre ministre des Finances de l'Alberta à essayer de faire des budgets face à l'incertitude des revenus dans le passé. Je n'ose même pas penser au genre de pirouette budgétaire que mes brues et leurs maris ainsi que moi-même devons faire si l'on enlève aux agriculteurs la dernière protection dont ils profitent, soit le tarif actuel de la passe du Nid-de-Corbeau.

Je suis stupéfaite par le genre d'arguments qu'on nous a servis hier, arguments qui sont censés être fondés sur la logique. Je me demande comment ces personnes ont osé faire de tels commentaires publics alors qu'elles sont supposées agir dans l'intérêt de ceux qui, en fait, paient leurs salaires.

En ce qui nous concerne, nous sommes non seulement des producteurs de céréales, mais aussi des éleveurs de bovins. Pourtant, je peux vous affirmer que l'*Alberta Cattle Commis-*

[Texte]

their arguments on the Crow, or in their arguments on the marketing strategy of red meats—the lack of which, I would say, has a far more negative impact on the livestock producer than the Crow rates which grain producers enjoy.

One of the groups yesterday decried the emotionalism which surrounds the Crow and the proposed Bill C-155 discussions. Is it not strange that Canadian Pacific has the right to be emotional, not because they have ever lost any money—after all, they were able to receive that money from the federal treasury which they argued that they were losing while hauling grain—but emotional because they are not allowed to burn a contract which they have been allowed to abrogate since its signing, and which they have been allowed to bend, along with the fact that they have not had to provide the service?

Is it not strange that I should not get emotional about the proposal of a bill which could cause the loss on our farm of at least \$1,000 more annually than what our annual mortgage payments on our house are today? Is it not strange that I should not allow myself to be emotional, knowing that my husband, who is a pensioner, could lose our house, our home, if the Crow should go and if we should be required to pay the kinds of money that we are looking at by 1991?

I suppose I could take comfort in the fact that there are senior citizens' lodges, but when I look at what our social services minister and our present government have in store for all of us in those areas, I am not sure they are going to be there to accommodate me when the house is put on the selling block, to sell to whom I do not know.

I would like the MPs on both sides of the House to look truly at some of the facts, and not the airy-fairy kinds of things that somehow, it seems, that they and some of the farmers and farm organizations as well have been conned into accepting from the CPR.

One of the facts is that most, if not all, Canadian industry is subsidized, be it oil and gas, or manufacturing of all kinds. We farmers and we in the west have been accepting the fact that in order to not be completely dependent on other countries, we are prepared to subsidize the manufacturing industry in central Canada. We are prepared to have our own gas and oil industry and not be dependent upon somebody else for energy. Fine. We are prepared to accept that in other areas. We have subsidized in our own area, both federally and provincially, the pulp and paper industry. They are good, corporate citizens who believe in private enterprise to the hilt, and any other handout besides.

Gentlemen, one of the facts that you surely must look at is that Canadian farmers have to compete in a world market which is heavily subsidized. After all, most countries and their governments recognize the importance of a high level of self-sufficiency in food production. These subsidies take many

[Traduction]

sion ne représente pas mes intérêts, tant pour ce qui est du tarif de la passe du Nid-de-Corbeau que de la stratégie de mise en marché des viandes rouges... ces lacunes étant, je dois dire, beaucoup plus néfastes pour l'éleveur de bétail que pour le producteur de céréales, qui profite des avantages que lui procure le tarif en question.

Un des représentants des groupes qui se sont exprimés hier s'est dit surpris de l'émotivité qui entoure la question du tarif de la passe du Nid-de-Corbeau et l'étude du projet de loi C-155. N'est-il pas étrange que les dirigeants du Canadien Pacifique puissent faire preuve d'émotivité, non pas parce qu'ils ont perdu de l'argent... après tout, ils ont pu être compensés à même le trésor fédéral en soutenant que le transport des céréales n'était pas rentable... mais parce qu'ils ne peuvent annuler un contrat qu'ils ont pourtant pu abroger et interpréter à leur avantage depuis sa signature sans pour autant avoir à assurer le service auquel on était en droit de s'attendre?

N'est-il pas étrange que je n'aie pas le droit d'être émotive au sujet d'un projet de loi qui, s'il est adopté, peut nous faire perdre chaque année une somme d'argent qui dépasse d'au moins 1,000 dollars le montant de notre hypothèque touchant notre maison? N'est-il pas étrange que je doive rester impassible alors que mon mari, qui est pensionné, peut perdre sa maison, notre maison, si le fameux tarif est modifié et si nous sommes obligés de payer la quantité d'argent que nous prévoyons payer en 1991?

Je suppose que je devrais me rassurer en sachant qu'il existe des centres d'accueil pour personnes âgées. Mais quand je pense à ce que ministre des Affaires sociales et notre gouvernement actuel nous préparent en cette matière, je ne suis pas sûre que je pourrai profiter de ces services lorsque notre maison sera mise en vente et vendue à je ne sais trop qui.

J'aimerais bien que tous les députés de la Chambre des communes examinent vraiment les faits, et non pas les arguments farfelus que le Canadien Pacifique semble leur avoir servis, ainsi qu'à certains agriculteurs et certaines organisations d'agriculteurs.

Un des faits en présence est que la plupart, sinon la totalité, des industries canadiennes sont subventionnées, que ce soit l'industrie du pétrole et du gaz ou le secteur de la fabrication. Nous, les agriculteurs, et nous, les habitants de l'Ouest, acceptons qu'il faut subventionner l'industrie de fabrication du centre du Canada pour avoir une certaine indépendance vis-à-vis des autres pays. Nous sommes prêts à posséder notre propre industrie du pétrole et du gaz pour éviter d'être à la merci d'étrangers pour notre approvisionnement en énergie. D'accord. Nous acceptons même l'application de ce principe dans d'autres secteurs. Chez nous, nous avons subventionné l'industrie des pâtes et papiers grâce à des fonds consentis par les gouvernements fédéral et provincial. Nous sommes de bons citoyens, d'ardents défenseurs de l'entreprise privée, etc., etc.

Messieurs, un des facteurs dont vous devez absolument être conscients, c'est que les agriculteurs du Canada font partie d'un marché mondial dans lequel les États interviennent fortement. Après tout, les dirigeants de la plupart des pays du monde reconnaissent l'importance d'un certain degré d'auto-

[Text]

forms, and one of them is a transport subsidy. Can you expect Canadian grain farmers to survive in that competition without subsidies?

It would be the same as what happened here in Edmonton to some of the countries in the world who had competitors in Universiad. Our news media carried pictures of some of these fellows and gals who did not have, and did not enjoy, the proper kind of equipment or facilities in their countries when they practised for competition at the World Student Games. It is not very difficult to guess what happened to those competitors and where they landed in the competition for the gold, silver, and bronze. Well, I can tell you that if you decide that Canadian farmers are going to try to compete in world markets against all of the other producers of grain who are subsidized by their countries, we will be in exactly the same position as those so-called competitors at the Universiad games.

I would like to say that the demise of the Crow will have ruinous effects on individual farmers, but not only on grain farmers. It will also have ruinous effects on small businesses in the rural communities. Those are the areas that will feel the demise first. However, when the machinery dealer feels the effects of the demise of the Crow, and when the automotive dealer feels the effects of the demise of the Crow, you can bet your bottom dollar it will not take very long for that to transfer itself to the manufacturer of exactly those kinds of things.

We did not have to go to that length for it to be brought very vividly to me this winter, when a neighbour had been ordering batteries for his tractor for several weeks and was being told consistently that they were on back-order. I mean, that is the favourite answer, anyway, that something is on back-order.

As one who is interested in that particular co-op store in that community, I went to the manager and told him I knew there were people who actually now did not trust him any longer; they felt he did not feel there was enough money to be made out of the batteries. I asked him what was really happening. He said he just had a letter, he was opening it, and he said he would find out. He found out that there was a backlog of orders being saved; the manufacturer was not manufacturing the batteries because of the recession and did not feel there would be sales for enough batteries. They would not be producing any for six months.

• 1410

If the recession is bad now, wait until you allow farmers to have to pay the kinds of money that you are suggesting through this bill. Regardless of whether you go to pay it to the railways or whether you give the money to the farmers, it will end up, of course, in the railway coffers.

I am just wondering how many MPs have looked at one more fact. Despite the fact that the bill sort of tells farmers that they could negotiate with the railways themselves, have

[Translation]

suffisance en matière de production alimentaire. L'aide qu'ils apportent prend différentes formes, notamment par l'octroi de subventions au transport. Comment les producteurs de céréales du Canada peuvent-ils survivre dans ce contexte sans profiter de subventions?

On peut comparer cela à ce qui s'est produit ici à Edmonton pour certains athlètes étrangers qui participaient aux Olympiques universitaires. Les médias nous ont montré certains de ces athlètes qui ne disposaient pas de tous les équipements dont ils avaient besoin pour s'entraîner. On s'imagine facilement que ces athlètes n'ont pu décrocher les médailles d'or, d'argent et de bronze. Bien, je peux vous dire que, si les agriculteurs canadiens essaient de concurrencer les producteurs de céréales étrangers qui sont subventionnés, ils connaîtront exactement le même sort que ces athlètes.

Je peux vous affirmer que la modification du tarif de la passe du Nid-de-Corbeau aura des conséquences désastreuses pour les agriculteurs, mais pas seulement pour les producteurs de céréales. Les petits commerçants des localités rurales s'en ressentiront également. Ils seront les premiers touchés. Mais lorsque les détaillants de machines aratoires commenceront à être touchés par cette mesure et lorsque les détaillants d'automobiles commenceront à l'être aussi, vous pouvez parier votre chemise que la gangrène s'étendra rapidement au secteur manufacturier.

Mais le mal n'a pas eu à s'étendre aussi loin pour que j'en sois alarmée, cet hiver, lorsqu'un voisin qui avait commandé des batteries pour son tracteur depuis plusieurs semaines se faisait dire constamment que la commande était retardée. De toute façon, c'est la réponse classique.

Comme je suis une cliente de la coopérative en question, je suis allée voir le gérant et je lui ai dit que certaines personnes ne lui faisaient plus confiance; je lui ai dit qu'il devait probablement estimer que la vente de batteries n'était plus rentable. Je lui ai demandé de me dire ce qui se passait réellement. Il m'a répondu qu'il venait de recevoir une lettre du fournisseur et qu'il allait savoir ce qui se passe. Il a appris que le fabricant retenait les commandes parce qu'il ne produisait plus de batteries à cause de la récession en pensant qu'il ne pourrait plus en vendre suffisamment. Le fabricant avait interrompu sa production pour six mois.

Si vous croyez que la récession est forte actuellement, attendez que les agriculteurs paient les sommes que vous proposez dans ce projet de loi. Que vous payez aux compagnies ferroviaires ou que vous donniez l'argent directement aux agriculteurs, ces sommes aboutiront effectivement dans les coffres des compagnies ferroviaires.

Je me demande seulement combien de députés ont étudié un autre aspect de la question. En dépit du fait que le projet de loi dit aux agriculteurs qu'ils pourraient négocier directement

[Texte]

the MPs not heard of what has actually happened as the result of a class action where the National Farmers Union actually instituted class action against the railways for nonperformance? Do you know what the answer was? It was dismissed. The farmer could not bring any kind of action against the railway because once he accepts a cash ticket for the grain that he is selling unless he sells it in a producer car and finds his own market and does not receive payment until the goods are accepted that grain is not his. He has accepted a cash ticket from some grain company, some grain buyer, who is buying for the Canadian Wheat Board.

So to put in a clause that tells me that I have a choice and that I have power to negotiate with the railway when the courts of this country tell me that is not my product and I cannot say a thing to the railway . . .

I would like to know why farmers cannot be treated at least as well as some subsidiaries of the CPR. For instance, one of the questions I would like to ask the committee and the government is for whom the people of Canada built the Great Slave Lake Railway up to Pine Point in the Northwest Territories. Was it for the hundreds of farmers, sawmill operators, trappers and so on who had lived for many, many years north of Grimshaw where there was no railway? Was it an accident that the Conservative government under Diefenbaker built a railway to Pine Point when Cominco found huge deposits of lead and zinc? I ask that farmers be treated at least as fairly as the CPR has been treated by the succeeding governments of Canada, be they Liberal or Conservative.

With that, I will be open to questions.

Mr. Martin: Mr. Chairman, I do appreciate the time you have given me. It is going on a little later than I expected and I have another important meeting at 2.00 p.m. with the Métis Association, but my colleagues will continue answering any questions, if that is acceptable.

The Vice-Chairman: Thank you, Mr. Martin. I call on Mr. Thacker.

Mr. Thacker: Thank you, Mr. Chairman. Mr. Chairman, the brief that has been presented today by Mr. Martin is representing the official position of the opposition in the Province of Alberta, and I do believe that he should stay for a few minutes so we can ask some questions because we are interested in the position of the Official Opposition in the Province of Alberta.

Mr. Martin: Okay. When I decided to do this we were told that we would be here this morning and I have been here since 10.00 a.m. That is why. We have another appointment at 2.00 p.m., but I will wait for a couple of minutes, if that is all right.

[Traduction]

avec les compagnies ferroviaires, les députés n'ont-ils pas entendu parler de ce qui était effectivement arrivé à la suite d'un recours collectif où le syndicat national des cultivateurs a intenté un recours collectif contre les compagnies ferroviaires pour non-exécution? Savez-vous quelle a été la réponse? Il a été rejeté. L'agriculteur ne peut intenter aucun genre de poursuite contre la compagnie ferroviaire parce qu'une fois qu'il accepte un crédit pour des grains qu'il vend, à moins qu'il le vende et le fasse transporter par des wagons réservés aux producteurs et qu'il trouve lui-même son propre marché et qu'il ne reçoit pas paiement jusqu'à ce que les marchandises soient achetées, ces grains ne lui appartiennent pas. Il a accepté un crédit d'une compagnie de grains, d'un acheteur de grains, qui achète pour la Commission canadienne du blé.

Ainsi, de là à inclure un article qui me dit que j'ai le choix et que je peux négocier avec la compagnie ferroviaire alors que les tribunaux du pays me disent que ce n'est pas mon produit et que je n'ai rien à dire aux compagnies ferroviaires . . .

J'aimerais savoir pourquoi les agriculteurs ne peuvent pas être traités au moins aussi bien que certains filiales du Canadien Pacifique. Par exemple, l'une des questions que j'aimerais poser au Comité et au gouvernement c'est de savoir pour qui le peuple canadien a construit le chemin de fer du Grand lac des Esclaves jusqu'à Pine Point dans les Territoires du Nord-Ouest. Était-ce pour les centaines d'agriculteurs, d'exploitants de scieries, de trappeurs, etc., qui ont vécu bien des années au nord de Grimshaw où il n'y avait aucune voie ferrée? Était-ce un accident lorsque le gouvernement conservateur sous Diefenbaker a construit une voie ferrée jusqu'à Pine Point alors que la Cominco a trouvé d'importants gisements de plomb et de zinc? Je demande que les agriculteurs soient traités avec au moins autant de justice que le Canadien Pacifique par les gouvernements successifs du Canada, que ce soit les Libéraux ou les Conservateurs.

Je suis maintenant ouvert à toutes vos questions.

M. Martin: Monsieur le président, j'apprécie le temps que vous m'avez alloué. Mais cela prends plus de temps que je le croyais et je dois assister à une autre importante réunion à 14h00 avec l'Association des Métis, mais mes collègues continueront de répondre à toutes vos questions si vous le permettez.

Le vice-président: Merci, monsieur Martin. Je donne maintenant la parole à M. Thacker.

M. Thacker: Merci, monsieur le président. Monsieur le président, le mémoire qui a été présenté aujourd'hui par M. Martin représente la position officielle de l'opposition dans la province de l'Alberta et je crois qu'il devrait rester pour quelques minutes encore pour que nous lui posions quelques questions parce que nous attachons une certaine importance à la position de l'Opposition officielle dans la province de l'Alberta.

M. Martin: D'accord. Lorsque j'ai décidé d'assister à cette réunion on nous avait dit que nous devrions nous présenter ce matin et je suis ici depuis 10h00. Voilà pourquoi. Nous avons un autre rendez-vous à 14h00, mais j'attendrai encore quelques minutes si c'est ce que vous voulez.

[Text]

Mr. Thacker: Mr. Chairman, I am concerned that the Official Opposition of the Province of Alberta in its brief has deliberately—or perhaps not understanding the factual background—misled the members of the committee, particularly those from outside the province. For example, you seem to tie the land grants for the building of the railway in 1881 to the Crow's Nest Pass agreement. Do you know the date of the Crow's Nest Pass Agreement?

Mr. Martin: Yes. It is 1896. I know what you are saying. I have already had this debate in the legislature on the Crow rate. I am not saying that necessarily one followed the other. The point that we are trying to make in a general sense is that the CPR has been treated very well in this country; and, regarding the fact that we are dealing with the British Columbia part of it after, the point is that they still do have the land grants and they still do have all the taxpayers' money they had at that point. That is the point we are trying to make rather than when it happened. The fact is, the result is still the same, is it not? Do they not still own that land?

Mr. Thacker: Mr. Martin, you are incorrect. You say that they still have those land grants.

Mr. Martin: Well, they sold some of them.

The Vice-Chairman: These are questions, not debate.

Mr. Thacker: The mainline grant, as I understand it, was 25 million acres, of which some 24 million acres have been sold. So how can you tell this committee that they still have that land? They do not.

Mr. Martin: The point I am trying to make is that whether they sold it or not, they have been treated well by the taxpayer. That is a business decision that they made to sell their land, but they certainly made profits on those lands.

Mr. Thacker: On that basis, then, are you saying that my grandfather who bought a quarter section for \$10 and a pre-emption for very little more should have to give that back too because it is now worth \$160,000 a quarter?

Mr. Martin: Nobody is asking them to give the land back, but the point they made is in the Crow rate, as I said at the start... Most people, and my parents, who were farmers, thought that was an historical fact of this country, that one of the reasons they wanted to do that was to open up the country in the west. That was part of an agreement they made at that time. It is the railways that now want to change the rules; it is not the other way around. So we are saying that if they want to change those rules then we will look at all the rules. It is as simple as that.

Mr. Thacker: Mr. Chairman, I take it that it is the position of the Official Opposition of the Province of Alberta, that the Crow's Nest Pass Agreement should be maintained and honoured. Is that your position?

Mr. Martin: You are correct, yes.

[Translation]

M. Thacker: Monsieur le président, je suis inquiet de voir que l'Opposition officielle de la province de l'Alberta a, dans son mémoire, délibérément, ou peut-être qu'elle ne comprend pas les faits exacts, induit les membres du Comité en erreur, particulièrement ceux qui ne viennent pas de cette province. Par exemple, vous semblez rattacher les subventions territoriales pour la construction de la voie ferrée en 1881 à l'accord du Pas du Nid-de-Corbeau. Connaissez-vous la date de l'accord du Nid-de-Corbeau?

M. Martin: Oui. C'est en 1896. Je sais très bien ce que vous essayez de dire. J'ai déjà participé à ce débat sur l'adoption du tarif du Nid-de-Corbeau. Je ne dis pas que l'un suivait nécessairement l'autre. Ce que nous voulons dire, c'est qu'en général, le Canadien Pacifique a été très bien traité dans ce pays; et, étant donné que nous traitons de la partie Colombie-Britannique de cet accord, il est vrai qu'ils bénéficient encore des subventions territoriales et qu'ils ont encore tout l'argent des contribuables qu'ils avaient à ce moment-là. C'est ce point que nous soulignons et non le moment où cela s'est produit. En fait, le résultat est le même n'est-ce pas? Ne possèdent-ils pas encore ces terres?

M. Thacker: Vous vous trompez, monsieur Martin. Vous dites qu'ils ont encore ces subventions territoriales.

M. Martin: Eh bien, ils en ont vendu quelques-unes.

Le vice-président: Ce sont des questions et non des débats.

M. Thacker: La principale subvention si j'ai bien compris était de 25 millions d'acres, dont 24 millions ont été vendus. Comment pouvez-vous dire à ce Comité qu'ils ont encore ces terres? Ce n'est pas du tout le cas.

M. Martin: Ce que j'essaie de dire c'est qu'ils les aient vendues ou non, ils ont été bien traités par les contribuables. Ils ont pris la décision administrative de les vendre et ils ont certainement fait un profit avec ces terres.

M. Thacker: À ce sujet, est-ce que vous dites que mon grand-père qui a acheté un quart de section pour 10 dollars et un droit de préemption pour un peu plus devrait le remettre parce qu'un quart de section vaut maintenant 160,000 dollars?

M. Martin: Personne ne lui demande de remettre les terres, mais tout ce qu'ils ont fait se reflète dans le tarif du Nid-de-Corbeau, comme je l'ai dit au début... La plupart des gens, et mes parents qui étaient des agriculteurs pensaient que c'était un fait historique de ce pays qu'une des raisons pour lesquelles ils ont voulu faire cela était de rendre l'ouest du pays accessible. Cela faisait partie de l'accord qu'ils ont accepté à ce moment-là. Ce sont maintenant les compagnies ferroviaires qui veulent changer les règles du jeu; et ce n'est pas le contraire. Nous disons donc que si les compagnies veulent changer les règles alors nous étudierons d'autres règles. C'est aussi simple que cela.

M. Thacker: Monsieur le président, je considère que c'est la position de l'Opposition officielle de la province de l'Alberta que l'accord du Pas du Nid-de-Corbeau devrait être maintenue et honorée. N'est-ce pas votre position?

M. Martin: Vous avez tout à fait raison.

[Texte]

Mr. Thacker: Okay. So you want it to apply only to 289 points; you want it to apply only to the CPR; you want it only to apply to a very limited number of crops; and you want it only to apply to one direction, going to Thunder Bay? That is your official position?

Mr. Martin: Our official position is that it is an historical fact that the Crow rate was made for a reason at that specific time, because we wanted to open up the west. What we are now saying is that it is just as important because, as was already alluded to by my colleagues—and I can send you around to farmers, especially around northern Alberta, and if you are not just talking to the big ranchers you will find that is the end of the way of life for them, with all their other costs. All we are saying is that if there is going to be a change in an agreement that has an historical basis to it then we should open up the whole agreement. It is that simple. You cannot just argue one part of it if you are looking at an historical basis of this country.

Mr. Thacker: Mr. Chairman, Mr. Martin in his brief has misled the committee and Canadians. He is saying that they want to maintain the original agreement, yet he is then going back to the grants for the original main line in 1881 rather than an agreement on a little spur line from my City of Lethbridge to Nelson, B.C.

Mr. Martin: That was part of the agreement. My colleagues want to get into this.

What is your name, by the way? I did not catch it.

Mr. Thacker: I am the member from Lethbridge, Blaine Thacker.

Mr. Martin: Thank you.

Mr. Bergman: Mr. Thacker, I think our position is outlined quite clearly in our brief, and if you feel that we have misled the committee, I am sorry that you feel that way. Our position is that the Crow should stay the same as it is today. We are suggesting that, yes, there need be improvements in the rail line transportation system in this country, and we believe those improvements should be made. We also believe that the Crow benefit should be extended to other secondary products. We are also saying that what public funds are allocated to the railways should be in the form of equity capital. So in what way is that misleading the people?

• 1420

Mr. Thacker: Mr. Chairman, the brief, on page 2, says:

For Western Canadians, the Crow Rate is part of a solemn compact with the railways and with the Canadian government, that ensures a preferred rate for shipment of grain in exchange for massive land, timber and mineral grants.

[Traduction]

M. Thacker: D'accord. Vous voulez donc qu'elle s'applique seulement sur 289 points; vous voulez qu'elle ne s'applique qu'au Canadien Pacifique; vous voulez qu'elle ne s'applique qu'à un nombre très limité de cultures; et vous voulez qu'elle ne s'applique qu'en une seule direction, vers Thunder Bay? Est-ce là votre position officielle?

M. Martin: Notre position officielle est que c'est maintenant un fait historique que le tarif du Nid-de-Corbeau a été établi pour une raison bien précise à ce moment-là, parce que nous voulions rendre l'ouest du pays accessible. Ce que nous disons maintenant c'est que c'est tout aussi important, comme y ont déjà fait allusion mes collègues, et je peux vous envoyer voir les cultivateurs, principalement dans le nord de l'Alberta, et même si vous ne parlez pas seulement aux grands exploitants, vous verrez qu'il s'agit de la fin de leur façon de vivre, avec tous les autres coûts. Tout ce que nous disons, c'est que s'il doit y avoir des changements à un accord historique, nous devons alors ouvrir toute la question. C'est aussi simple que cela. Vous ne pouvez pas simplement débattre une seule partie de l'accord si vous traitez d'un fait historique de ce pays.

M. Thacker: Monsieur le président, dans son mémoire, M. Martin a induit le Comité et les Canadiens en erreur. Il dit qu'ils veulent maintenir l'accord original, cependant, il retourne loin en arrière jusqu'aux subventions accordées pour la voie principale originale en 1881 plutôt qu'à un accord sur une petite ligne secondaire allant de la ville de Lethbridge jusqu'à Nelson en Colombie-Britannique.

M. Martin: Cela faisait partie de l'accord. Mes collègues veulent y arriver.

Comment vous appelez-vous déjà? Je n'ai pas compris votre nom.

M. Thacker: Je suis le membre représentant Lethbridge, Blaine Thacker.

M. Martin: Merci.

M. Bergman: Monsieur Thacker, je crois que notre position est soulignée très clairement dans notre mémoire, et si vous croyez que nous avons induit le Comité en erreur, je suis vraiment désolé. Nous soutenons que l'accord du Nid-de-Corbeau doit demeurer tel quel. Nous croyons en effet que des améliorations devraient être apportées au réseau de transport par chemin de fer dans ce pays. Nous croyons également que les subventions du Nid-de-Corbeau devraient s'appliquer également à d'autres produits secondaires. Nous affirmons également que les fonds publics affectés aux chemins de fer devraient l'être sous forme de capitaux propres. De quelle façon cela peut-il donc tromper les gens?

M. Thacker: Monsieur le président, je cite le mémoire page 2:

Pour les Canadiens de l'Ouest, le tarif du Nid-de-Corbeau fait partie intégrante d'une entente solennelle entre les chemins de fer et le gouvernement canadien, entente qui garantit un tarif préférentiel pour l'expédition des grains en échange d'importants octrois de terres, de bois et de minéraux.

[Text]

Now, that is not correct. That is a deliberate lie, and the Official Opposition of the Province of Alberta needs to know that.

Mr. Benjamin: Point of order, Mr. Chairman. I think the hon. member should withdraw that little statement.

Mr. Thacker: Mr. Chairman, the House of Commons is one of the places where you can be censured for telling the truth. It was not a lie, but it was essentially a misleading of the Canadian public.

The Vice-Chairman: You have withdrawn that, according to the rules of the House of Commons. Thank you.

An hon. Member: Just consider the source.

The Vice-Chairman: Last question.

Mr. Thacker: Mr. Chairman, Mr. Martin referred to changing the Crow as killing a way of life in the small communities. To my mind, that too is misleading. After all, many communities have disappeared under the Crow, and there are many other reasons for their demise, one being publicly paid highways which are also publicly funded. Now you are leading people to think that the change of the Crow is the only cause for the killing of the small communities. I am saying that is not correct. Do you agree with me?

Mr. Martin: You have very selective hearing. What I said is that people have been facing these problems without the added cost. What I was trying to do is show that we have this problem in rural Alberta, and I used, specifically, an area I knew. On top of all the things you alluded to, I said any more costs—that is why we are talking about the Crow—which are dollars coming out of the farmers' pockets, could be the end of more farmers especially in areas that I know.

That is the point I am trying to make. We would just be hastening the process. If we take \$188 million away from the producers, there will be a spin-off effect. If the farmers move away from a place like Delia, that village will die. It is only 200 people now. The Hannas and the Drumhellers will probably stay viable, because they are big enough.

All I am suggesting is you can argue that is efficiency, but to me what we are doing is defeating a whole way of life. Where do those people eventually go? They end up in the cities, and we know all the problems that happened in a similar process in the United States earlier. So my point was that this is just another thing which is happening to people along with that process. The Crow will mean another group of farmers,

[Translation]

Cela est inexact. C'est un mensonge délibéré. Et l'Opposition officielle de la province de l'Alberta doit savoir cela.

M. Benjamin: Un rappel au Règlement, monsieur le président. Je crois que le député devrait retirer ce qu'il vient de dire.

M. Thacker: Monsieur le président, la Chambre des communes est l'un des endroits où l'on peut être censuré lorsque l'on dit la vérité. Disons qu'il ne s'agit pas d'un mensonge, mais plutôt essentiellement d'une affirmation qui induit les Canadiens en erreur.

Le vice-président: Vous avez retiré votre affirmation conformément aux règles de la Chambre des communes. Merci.

Une voix: Ne tenez compte que de la source.

Le vice-président: Dernière question,

M. Thacker: Monsieur le président, M. Martin a fait valoir que tout changement apporté au tarif du Nid-de-Corbeau entraînerait la disparition du mode de vie des petites agglomérations. À mon avis, cette affirmation est également trompeuse. Après tout, de nombreuses collectivités sont disparues depuis l'établissement du tarif du Nid-de-Corbeau, et il y a de nombreuses autres raisons à cela, dont l'une est la construction de routes payées à même les fonds publics. Vous portez ainsi les gens à croire qu'un changement à la situation du Nid-de-Corbeau serait la seule cause de la disparition des petites agglomérations. Je ne crois pas que ce soit le cas. N'êtes-vous pas d'accord avec moi?

M. Martin: Vous avez une façon bien particulière de comprendre les choses. Ce que j'ai dit, c'est que les gens devaient faire face à ces problèmes même sans que des frais soient ajoutés. Ce que j'essaie de montrer, c'est que ce problème existe dans l'Alberta rurale, et j'ai pris pour exemple précis une région que je connais. En plus de toutes les choses auxquelles vous avez fait allusion, j'ai ajouté que tous frais supplémentaires et c'est pourquoi nous parlons du tarif du Nid-de-Corbeau frais qui seront payés avec de l'argent provenant de la poche des agriculteurs, pourraient se traduire par la disparition d'un certain nombre d'entre eux, particulièrement dans les régions que je connais.

C'est le point que j'essaie de soulever. Cela ne ferait qu'accélérer le processus. Si l'on prend 188 millions de dollars chez les producteurs, cela aura un effet d'entraînement inattendu. En effet, si les agriculteurs quittent un endroit comme Delia, le village ne s'en remettra pas. Il ne compte actuellement que 200 habitants. Les Hanna et les Drumheller vont probablement survivre, étant donné qu'ils sont assez nombreux.

Ainsi, pour vous, cela peut être une question d'efficacité; pour moi, cela se traduit par la disparition de tout un mode de vie. Où tous ces gens aboutiront-ils? Ils finiront dans les villes, et nous connaissons tous les problèmes qu'a soulevés un tel phénomène aux États-Unis par le passé. Je veux donc souligner que c'est là un autre phénomène qui arrive parallèlement à ce processus. L'entente du Nid-de-Corbeau se traduira par la

[Texte]

especially young farmers, who will go out of business. That is the point I am trying to make.

The Vice-Chairman: Wind it up, please, Mr. Thacker.

Mr. Thacker: One last question. Is it the official position of the opposition in Alberta that the configuration should go back to the 1897 configuration, where there was a little town and an elevator every nine miles?

Mr. Martin: I have already alluded to what we talked about, and our chairman talked about it, the fact that we want to extend the Crow rate. Surely, Mr. Thacker, you did not see that. Nobody said that. That is putting your views in terms of—a very conservative view. That is fine, you are entitled to it. But do not add things which we did not say in the brief, and then call us misleading.

Mr. Thacker: Do not come and try to mislead us either.

Mr. Martin: You call it misleading. We could use the same terms back to you.

The Vice-Chairman: Thank you very much, Mr. Thacker. I call on Mr. Jesse Flis.

Mr. Flis: Thank you, Mr. Chairman. I hope you would stay a few more minutes, if you would not mind.

My parents farmed in Saskatchewan for 25 years. I was born in a little town which is now a dead town; it is a ghost town. We left the farm in the fifties. All this happened with the Crow rate in place, and that trend will continue to happen. It was a royal commission which pointed out that the greatest impact on communities' disappearing and so on was the electrification. The farmer was willing to drive 10 or 20 miles to buy his groceries for a week or a month, rather than for two or three days. Has there not been the same trend in Alberta as there was in Saskatchewan over these 40 or 50 years?

Mr. Martin: Yes, I will go back to my point to the member from Lethbridge. Yes, in fact, that has been occurring. I talked about that very clearly. I appreciate what you are saying about what happened to your town.

But the point I am trying to make is that, by the decisions governments make, they will either increase the process, or they will stall it, slow it down. The point we are making about the Crow rate is, if I know my area . . . I know it is true, especially with many farmers to whom I have talked, this will enhance the process very quickly.

Now if we believe that the only thing which counts is efficiency at all costs, we can have the inland terminals and people can drive miles and miles and miles. We can forget about the villages and the little towns and the small farmers who just have, as the trend is more and more, bigger farms on three or four sections. If that is what we believe, then, fine, kill the Crow. That will happen, and certain people will do all right.

[Traduction]

faillite d'un autre groupe d'agriculteurs, et particulièrement de jeunes agriculteurs. C'est cela que je voulais souligner.

Le vice-président: Veuillez terminer, s'il vous plaît, monsieur Thacker.

M. Thacker: Une dernière question. Est-ce la position officielle de l'Opposition de l'Alberta, c'est-à-dire que nous devrions revenir à la situation de 1897, alors qu'il y avait un petit village et un élévateur tous les neuf milles?

M. Martin: J'ai déjà fait allusion à ce que nous voulons, et notre président en a déjà parlé, nous voulons une extension du tarif du Nid-de-Corbeau. Il semble, monsieur Thacker, que ce n'est pas du tout ce que vous avez compris. Personne n'a dit qu'il fallait revenir en 1897. C'est là traduire vos opinions en termes de . . . c'est une opinion très conservatrice. C'est parfait, Vous y avez droit. Mais ne venez pas ajouter quoi que ce soit que nous n'avons pas dit dans notre mémoire pour ensuite dire que cela porte à confusion.

M. Thacker: Ne venez pas essayer non plus de nous induire en erreur.

M. Martin: C'est trompeur, selon vous. Nous pourrions dire la même chose de vous.

Le vice-président: Merci beaucoup monsieur Thacker. Au tour de M. Jame Flis.

M. Flis: Merci, monsieur le président. J'aimerais que vous restiez encore quelques minutes, si cela ne vous dérange pas.

Mes parents ont été agriculteurs en Saskatchewan pendant 25 ans. Je suis né dans un petit village qui est maintenant disparu; c'est un village fantôme. Nous avons quitté la ferme dans les années 50. Tout cela est survenu pendant que le tarif du Nid-de-Corbeau était en vigueur, et cette tendance ne peut que continuer. C'est une commission royale qui a souligné que ce qui a eu le plus gros impact sur la disparition des collectivités et ainsi de suite a été l'électrification. L'agriculteur était prêt à faire 10 ou 20 milles pour faire son épicerie pour une semaine ou un mois plutôt que pour deux ou trois jours. N'y a-t-il pas eu une tendance semblable en Alberta pendant ces 40 ou 50 années?

M. Martin: Oui, bien sûr, et je reviendrai sur ce que j'ai dit au député de Lethbridge. En effet, cela s'est produit. Je l'ai dit très clairement. Je comprends ce que vous voulez dire au sujet de votre village.

Mais le point que j'essaie de soulever est que, par les décisions qu'il prend, le gouvernement peut soit accélérer le processus, soit le ralentir. Ce que nous disons du tarif du Nid-de-Corbeau, c'est que, si je connais bien ma région, je sais que c'est vrai, particulièrement pour les nombreux agriculteurs à qui j'ai parlé, cela va accélérer de beaucoup ce processus.

Maintenant, si l'on pose que la seule chose qui compte, c'est l'efficacité à tout prix, nous pouvons certes avoir des terminaux à l'intérieur des terres, et les gens peuvent conduire les milles, des milles et des milles. On peut laisser tomber les villages et les petites villes ainsi que les petits agriculteurs qui ne font qu'agrandir leur exploitation sur trois ou quatre sections, comme cela se fait de plus en plus. Si c'est cela que nous voulons, alors parfait, laissons tomber le tarif du Nid-de-

[Text]

My point is simply this: We are talking specifically about the Crow rate at this specific time. This is what this committee is talking about. We could debate other things we could do. But if, in fact, we believe in a way of life—which I do, and I expect that you do, having grown up there—we should be concerned that the Crow will enhance that. There is absolutely no doubt about that. When many of the farmers, with all the input costs which they are facing—and their product is not going up—have to dig into their pocket for some more for freight rates, then that is the end. So it will, in fact, speed up that process. That is the point I am trying to make.

Mr. Flis: The point I am trying to make is that history would dispute your conclusions there.

Yesterday we heard from the Government of Alberta on its 80-80 proposal. I think the committee was under the impression that the Government of Alberta was speaking on behalf of the people of this province. This morning we heard from the NFU, and now we are hearing from you, that the Alberta government is not speaking on behalf of the farmers of this province.

I even jotted down some quote from the witnesses before you. One farmer said, "Mr. Fjordbotten does not speak for me." Another one said that they find it difficult to talk to their provincial government. "It does not represent our views," he said.

These people elected this government to office. Surely what the government told this committee yesterday represents the views of the people of Alberta. If it does not, this committee is in a real quandary.

Mr. Martin: Now, if I may answer that, I suspect your committee is in a real quandary. First of all, as I said, in the November election it was not mentioned at all. There was no debate, other than our talking about it, especially Grant Notley. There was no debate about the Crow. The provincial government, at the time, did not have a stand on it. I expect it was too hot politically for them. There have been no public hearings. They got together with some groups which generally they thought would be supportive. These did not include the NFU, for example. They did not have public hearings. They have not gone out to the grass roots, to the industries, and to the Delias of the world, and had public hearings to find out how that rank-and-file farmer is feeling about it.

I suggest to you that, if they had, as we did just with limited money in the Peace River area, they would find a very different stand. They find the Double 80 is not what the average farmer wants. Certainly they have the support of some

[Translation]

Corbeau. Ce qui doit arriver, arrivera, et certaines personnes s'en tireront.

Ce que je veux dire, c'est simplement ceci: Nous parlons précisément du tarif du Nid-de-Corbeau en ce moment. C'est la question qu'étudie le Comité. Nous pourrions parler de toutes les autres choses qu'il est possible de faire. Mais si, en fait, nous croyons en un certain mode de vie—ce qui est mon cas et ce qui devrait être le vôtre puisque vous venez de la région—nous devrions nous inquiéter du fait que le tarif du Nid-de-Corbeau va accélérer ce processus. Cela ne fait aucun doute. Lorsqu'un grand nombre d'agriculteurs, devant les frais de production qu'ils doivent assumer—et le prix de leurs produits n'est pas à la hausse—doivent puiser dans leur poche pour trouver encore plus d'argent pour les tarifs de chemins de fer, c'est le bouquet. Cela ne peut donc qu'accélérer ce processus. C'est cela que je voulais souligner.

M. Flis: Je crois que l'histoire pourrait contredire vos conclusions.

Nous avons entendu hier le gouvernement de l'Alberta qui proposait sa forme 80-80. Le Comité je crois, avait l'impression que le gouvernement de l'Alberta parlait au nom de s gens de cette province. Ce matin, le Syndicat national des cultivateurs prétendait que le gouvernement de l'Albera ne parlait pas au nom des cultivateurs de cette province, et maintenant vous nous dites la même chose.

J'ai même relevé certaines phrases qu'ont dites les témoins qui sont passés devant nous. Un cultivateur a dit: «M. Fjordbotten ne parle pas en mon nom». Un autre a dit que les cultivateurs trouvaient difficile de discuter avec le gouvernement provincial. «Il ne nous représente pas» a-t-il dit.

Ce sont pourtant ces personnes qui ont élu ce gouvernement. Ce que le gouvernement est venu dire devant ce Comité hier représente certainement l'opinion des Albertains. Si cela n'est pas le cas, ce Comité se trouve vraiment dans une situation embarrassante.

M. Martin: Eh bien, je soupçonne que votre Comité se trouve dans une situation embarrassante. D'abord, comme je l'ai dit, lors de l'élection de novembre, cela n'a jamais été mentionné. Il n'y a eu aucun débat sauf pour ce que nous en avons dit, notamment ce qu'a dit Grant Notley. Il n'y a eu aucun débat au sujet du Nid-de-Crobeau. Le gouvernement provincial, à l'époque, n'avait pas pris position sur le sujet. Je suppose que le sujet était trop brûlant pour eux. Il n'y a eu aucune audience publique. Il y a bien eu certaines réunions avec des groupes dont l'appui lui était plus ou moins assuré. Le Syndicat national des cultivateurs n'en faisait cependant pas partie. Il n'y a eu aucune audience publique. Le gouvernement n'est pas allée à la racine du problème, n'a pas consulté les industries ni tous les Delia du monde et n'a tenu aucune audience publique pour savoir ce que le cultivateur ordinaire en pensait.

Je vous dis que s'il avait fait cela, comme nous l'avons fait avec le peu d'argent dont nous disposons dans la région de la rivière de la Paix, il tiendrait un langage très différent. Il verrait que cette formule 80-80 n'est pas du tout ce que veut le cultivateur de base. Bien sûr, il est appuyé par certains

[Texte]

groups, there is no doubt about that. So I would suggest you do have a quandary.

Mr. Flis: Did the MLA of that area make any representations on behalf of the farmers of that area?

Mr. Martin: Sure, but what is wrong with public hearings on the most important issue rural Alberta is going to hear? If I were the provincial government—as they did in Manitoba—I would want to know what that average farmer is saying. They did in Saskatchewan, under a Conservative government. You would have to ask the Conservatives why they did not have public hearings. I have never been able to answer for the Conservatives.

Mr. Flis: Did the Official Opposition ask to make its views known to the government in coming up with the points that were presented to the committee yesterday?

Mr. Martin: We have debated this issue many many times in the legislature, led by Grant Notley. There are only two of us, as I am sure you are aware, but many, many times we have made our view known. I know Grant has talked to Mr. Fjordbotten about it. Now, obviously we disagree, so the logical answer would have been to have public hearings and find out what people were saying out there. But that was not done.

The Vice-Chairman: Last question, Mr. Flis.

Mr. Flis: Do you feel that the federal government is contributing enough of the taxpayers' moneys toward subsidizing the transportation of grain now?

Mr. Martin: I am going to allow one of the more technical people to answer that. My guess is yes.

• 1430

Mr. Bergman: Our position is they are expending too much of the taxpayers' money towards the railways right now in transportation of grain. If anything, we should be getting equity in return, we should stop these free gifts. Yes, it is necessary for the moneys be put towards improving a transportation system, but not buckshee. The Canadian people should have equity within the rail transportation system.

The Vice-Chairman: Thank you very much. I call on Mr. Yurko, please.

Mr. Yurko: Mr. Martin, just before you go I have one question and I want to direct it to the Official Opposition. First of all, I want to welcome you here, for taking the time to come and make your presentation to this committee.

It has been stated that Bill C-155 was the western transportation policy. I have heard Mr. Mazankowski indicate it is an agricultural development policy for Western Canada. I have also heard it said that it is indeed an industrial development policy for all of Western Canada, which is more than just an agricultural development policy and involves coal and many other commodities.

[Traduction]

groupes, cela ne fait aucun doute. C'est pourquoi je pense que vous êtes dans une situation embarrassante.

M. Flis: Est-ce que les députés de cette région ont fait des démarches quelconques au nom des cultivateurs de l'endroit?

M. Martin: Bien sûr, mais qu'y a-t-il de mal à tenir des audiences publiques sur la question la plus importante pour l'Alberta rurale? Si j'étais le gouvernement provincial—je ferais comme cela a été fait au Manitoba—je voudrais savoir ce que pense le cultivateur de la base. C'est ce que le gouvernement de la Saskatchewan a fait. Vous devriez demander aux conservateurs pourquoi ils n'ont pas tenu d'audiences publiques. Je n'ai jamais été en mesure de répondre à leur place.

M. Flis: Est-ce que l'Opposition officielle a demandé que ses positions soient transmises au gouvernement lorsqu'elle a soulevé les points qu'elle a soulevés ici hier?

M. Martin: Nous avons traité cette question maintes et maintes fois au Parlement, sous la direction de Grant Notley. Nous ne sommes que deux, comme vous le savez, mais nous avons fait connaître notre position de nombreuses fois. Je sais que Grant en a parlé à M. Fjordbotten. Il est évident que nous ne sommes pas d'accord et, par conséquent, la réponse logique aurait été de tenir des assemblées publiques et de trouver ce que les gens ont à dire à ce sujet. Mais cela n'a pas été fait.

Le vice-président: Une dernière question, monsieur Flis.

M. Flis: Croyez-vous que le gouvernement fédéral fournit suffisamment de l'argent des contribuables pour subventionner le transport des grains à l'heure?

M. Martin: Je vais laisser un spécialiste répondre à cette question. Quant à moi, je répondrai oui.

M. Bergman: Nous estimons qu'ils consacrent actuellement une partie beaucoup trop grande de l'argent des contribuables au transport des grains par chemin de fer. Nous devrions plutôt obtenir des actions en retour, nous devrions mettre fin à ces cadeaux. Il est très certainement nécessaire de consacrer des fonds à l'amélioration d'un mode de transport, mais non pas à titre gratuit. Le peuple canadien devrait avoir une participation au sein du réseau de transport par chemin de fer.

Le vice-président: Merci beaucoup. La parole est maintenant à M. Yurko, s'il vous plaît.

M. Yurko: Monsieur Martin, avant que vous ne nous quittiez, j'aurais une question à vous poser et je veux l'adresser à l'opposition officielle. Je veux tout d'abord vous souhaiter la bienvenue et vous remercier d'avoir pris le temps de vous rendre et de présenter votre témoignage à ce Comité.

On a dit que le projet de loi C-155 était la politique sur les transports dans l'Ouest. J'ai entendu M. Mazankowski indiquer que c'était une politique de développement agricole pour l'ouest du Canada. J'ai également entendu dire que c'était plutôt une politique d'expansion industrielle pour l'ensemble de l'ouest du Canada, ce qui va au-delà de la politique de développement agricole et couvre le charbon et de nombreux autres biens.

[Text]

I know we had the Western Economic Opportunities Conference a few years ago and laid the basis of much of this then. Before finalization of this bill in Ottawa and before it is finally passed, I would like to ask first, if in your views, and as the Official Opposition of one of the provinces in the west, there should be a First Ministers' Conference between the Prime Minister and the four western premiers before final passage of this bill? Secondly, should there be a request that this bill be reviewed by each of the legislatures of the four western provinces prior to its final passage, and if each legislature should be allowed to cast its reflections on this bill within the legislature itself, or should each legislature be subject to approval of this bill as this is a highly political matter. Indeed, it has been said repeatedly that it is the most important single western political issue which has come to the nation since Confederation. Do you think there should be a First Ministers' Conference on this bill, and should the legislatures be allowed to review the bill before its final passage in Ottawa?

Mr. Martin: First of all, Bill, my member of Parliament, at this specific time we say very clearly that there should not be passage of the bill. As you point out, it is one of the most important bills that will affect western Canada and, I expect, many parts of Quebec and other places for many many years. It is one of the most important bills the House of Commons is going to be dealing with and I think there needs to be more dialogue, because obviously in the western provinces... I know the Saskatchewan government and, as I am sure you are aware, the Manitoba government think very differently on this particular bill than does the Alberta government. Anything that would increase dialogue I would be for. I think we have to slow down. I do not think this bill should be passed now, because no matter what happens at this specific time, we are not going to have unanimity. Obviously there are different points of view on it. We would just say that a First Ministers' Conference may be helpful. Certainly, there has to be more dialogue because the provincial governments are not in unison on this. In Winnipeg and in Saskatchewan it is not a political issue. It is not the NDP, or the Conservatives. In those two provinces, the NDP and the Conservatives are speaking in a single mind. They believe that at this point the Crow should be kept. In a short answer to your question, there has to be a lot more dialogue before we rush into it, so the bill should not be passed at this time.

The Vice-Chairman: Thank you very much. I call on Mr. Mayer.

Mr. Mayer: A very very short question. I notice on page 10 of your brief, where you talk about the Double 80 proposal and address the dilemma we face in opposition here, if you cannot

[Translation]

Je sais que nous avons eu la Conférence sur les perspectives économiques dans l'Ouest quelques années auparavant et qu'un grand nombre des bases de cette politique y ont été jetées. Avant qu'une dernière main ne soit mise à ce projet de loi à Ottawa et qu'il ne soit finalement adopté, j'aimerais tout d'abord vous demander, si, à votre avis, et à titre d'opposition officielle de l'une des provinces de l'Ouest, il devrait y avoir une conférence des premiers ministres réunissant le Premier ministre du Canada et les quatre premiers ministres de l'Ouest avant l'adoption finale de ce projet de loi? En deuxième lieu, devrait-on demander que ce projet de loi soit examiné par chacune des assemblées législatives des quatre provinces de l'Ouest avant son adoption finale et devrait-on permettre à chaque assemblée législative d'examiner ce projet de loi en chambre ou devrait-on faire approuver ce projet de loi par chaque assemblée législative étant donné que c'est une question hautement politique? On a dit à maintes reprises que c'était la question politique la plus importante dans l'Ouest qui ait fait surface depuis la Confédération. Pensez-vous qu'il devrait y avoir une conférence des premiers ministres au sujet de ce projet de loi et que l'on devrait permettre aux assemblées législatives d'examiner le projet de loi avant son adoption finale à Ottawa?

M. Martin: Tout d'abord, Bill, mes députés, à l'heure actuelle, disent très nettement que le projet de loi ne devrait pas être adopté. Comme vous l'avez souligné, c'est l'un des projets de loi les plus importants qui touchera l'ouest du Canada et, selon moi, de nombreuses parties du Québec et d'autres endroits pour de très nombreuses années. C'est l'un des projets de loi les plus importants dont traitera la Chambre des communes et je crois qu'il faudra poursuivre le dialogue, car, de toute évidence, dans les provinces de l'Ouest... je sais que le gouvernement de la Saskatchewan et, comme vous le savez j'en suis certain, le gouvernement du Manitoba ont des opinions très différentes de celles du gouvernement de l'Alberta sur ce projet de loi particulier. Je suis en faveur de toute mesure qui peut intensifier le dialogue. Je crois que nous devons ralentir notre rythme. Je ne pense pas que ce projet de loi doit être adopté à l'heure actuelle, car quoiqu'il arrive maintenant, nous n'aurons pas l'unanimité. Il y a, de toute évidence, des points de vue très différents à ce sujet. Nous nous contenterions de dire qu'une conférence des premiers ministres pourrait être utile. Il faudra certainement intensifier le dialogue car les gouvernements provinciaux ne sont pas unanimes à ce sujet. À Winnipeg et en Saskatchewan, on ne le considère pas comme une question politique. Ce n'est ni le NPD ni les conservateurs. Dans ces deux provinces, le NPD et les conservateurs sont du même avis. Ils croient que la subvention du Nid-de-Corbeau devrait être conservée à l'heure actuelle. Pour répondre brièvement à votre question, il faudra que le dialogue se poursuive avant que nous ne nous rallions à cette cause, et c'est pourquoi le projet de loi ne devrait pas être adopté à l'heure actuelle.

Le vice-président: Merci beaucoup. La parole est à M. Mayer.

M. Mayer: Une très brève question. J'ai remarqué à la page 10 de votre exposé où vous parlez de la double proposition du 80 p. 100 et abordez le problème auquel l'opposition fait face,

[Texte]

get what you want, what reasonable amendment should the opposition push for, and you say:

... if the government is determined to push ahead, then we oppose payment of the Crow benefit to individual producers and favour full payment to the railways.

Then you go on, on page 12, in subsequent referral to why you favour payment to railways and not to producers, and in your point (4) on page 12 you say, as a result of payment of money to the producers:

The natural power of monopoly which the railways now have would be strengthened.

I would like you to explain to me how paying money to producers is going to strengthen the monopoly position the railways have, because it seems to me to be a contradiction and I would like you to explain the reasoning behind it.

Mr. Bergman: We are saying, basically, that the freedom-of-choice issue is not a freedom-of-choice issue. It is a smoke-screen. The basic issue is one of economics in whether Canadians can export grain feasibly or put export grain into the market feasibly. We are suggesting in our proposal that, yes, we do need an improved transportation system, but in doing so the money should go to the railways and we, as Canadians, receive equity for that money. We are not suggesting there be a Double 80 position.

Mr. Mayer: But that is not what you say in the brief. You do not say, pay the railways in return for equity back. You simply say, "pay the railways". If you are adding on to it, then I do not have a question because you simply say you favour full payment to the railways, on page 10. If you want to qualify it and say, "in return for equity", then I can understand your position. Is that what you are saying now?

Mr. Bergman: Yes, I would like to refer you to page 13 of the recommendations on number four. Do you have trouble with the statement there?

Mr. Mayer: As I tried to point out to you, I have trouble understanding how paying producers strengthens the monopoly power of railways.

Mr. Bergman: Well, the producers cannot compete with the railways in the exporting of grain. If we have an open-ended policy where there will be variable rates and no performance guarantee, then the producer cannot compete.

Mr. Mayer: But, again, you are adding things to your statement on page 10. To my mind, if part of the money the government is putting up to assist farmers to transport grain to

[Traduction]

si vous ne pouvez obtenir ce que vous voulez, quelle modification raisonnable l'opposition devrait s'efforcer d'obtenir et vous dites:

... si le gouvernement est déterminé à aller de l'avant, nous nous opposons alors au versement de la subvention du Nid-de-Corbeau à chaque producteur et favorisons son versement complet aux compagnies de chemin de fer.

Vous poursuivez ensuite à la page 12, où vous faites mention par la suite de la raison pour laquelle vous favorisez le versement de la subvention aux chemins de fer et non pas aux producteurs, et à l'item 4 de la page 12, vous dites qu'à la suite du versement de la subvention aux producteurs:

Le monopole naturel que possèdent les compagnies de chemins de fer devrait alors être renforcé.

J'aimerais que vous m'expliquiez comment le versement de subventions aux producteurs va renforcer la position monopolistique des compagnies de chemins de fer, parce qu'il me semble y voir une contradiction et que je voudrais que vous m'expliquiez le raisonnement qui vous y a mené.

M. Bergman: Nous affirmons essentiellement que la question de la liberté de choix n'en est pas une. Elle n'est qu'un paravent. La question fondamentale est d'ordre économique et consiste à savoir si les Canadiens peuvent exporter le grain ou peuvent mettre le grain d'exportation sur le marché. Nous suggérons dans notre proposition que nous avons vraiment besoin d'un meilleur réseau de transport, mais ce faisant, les fonds devraient aller aux chemins de fer et nous, à titre de Canadiens, devrions recevoir une part de propriétaires. Nous ne suggérons pas la mise sur pied du double 80 p. 100.

M. Mayer: Mais ce n'est pas ce que vous dites dans votre exposé. Vous ne dites pas, payez les compagnies de chemins de fer en retour d'une part de propriétaire. Vous dites simplement «Payez les compagnies de chemins de fer». Si vous en rajoutez, je n'ai plus de questions à vous poser parce que vous dites simplement que vous favorisez le versement d'une subvention complète aux compagnies de chemins de fer à la page 10. Si vous voulez préciser et dire «en retour d'une part de propriétaire», je peux alors comprendre votre position. Est-ce ce que vous me dites maintenant?

M. Bergman: Oui, j'aimerais vous référer à la page 13 des recommandations au numéro 4. Avez-vous des difficultés à comprendre à cet endroit?

M. Mayer: Comme j'ai essayé de vous le souligner, j'ai des difficultés à comprendre de quelle façon le versement de subventions aux producteurs renforce le monopole des compagnies de chemins de fer.

M. Bergman: Les producteurs ne peuvent concurrencer les compagnies de chemins de fer en matière d'exportation du grain. Si nous avons une politique indéterminée en vertu de laquelle existeront des tarifs variables et aucune garantie d'exécution, le producteur ne pourra alors entrer en concurrence.

M. Mayer: Mais vous ajoutez encore de nouvelles choses à votre déclaration de la page 10. Pour moi, si une partie de l'argent qu'injecte le gouvernement pour aider les agriculteurs

[Text]

export position goes to producers, it does not strengthen the monopoly position of railways. It was pointed out yesterday here, and I thought it a very valid point when we talk about dilution, that we should be concerned about dilution from Montreal back to the west because the headquarters of the railways are there. If we pay money to railways, how do we know there is not going to be a dilution effect between the time the money gets to the railways in Montreal and it is respent, supposedly, on the Prairies. The biggest dilution would be if it were not spent on railways at all, if it was spent on acquiring other assets by the railways. Whether the railways are private or public, it appears to be a contradiction how you can pay money to producers and have it show up, according to your brief, as strengthening the monopoly position of railways. That does not make sense to me.

Mr. Bergman: We are saying that if this bill passes in its present form the producers are going to suffer as a result. We have given some explanations as to how we think they will not suffer, if our recommendations were implemented. On freedom of choice, I think the question is whether or not farmers can compete in a world market under this new agreement.

Mr. Mayer: But that to some extent is . . .

Mrs. Hemingway: Mr. Chairman, may I add to what my colleague has just said?

• 1440

The Vice-Chairman: Mrs. Hemingway.

Mrs. Hemingway: Were you here, sir, when I spoke of the historic decision that our courts have made?

Mr. Mayer: Yes.

Mrs. Hemingway: Then do you not understand how an individual farmer would suffer in trying to negotiate with the railway if in fact he no longer has a right to say you are not moving my product because the courts of this country have decided that that no longer is his product once he accepts a cash ticket? That is how practically all of the western grain is sold. How could you say that this would not favour a greater monopoly than ever by the railways?

Mr. Mayer: Actually, you make my point for me because what you said—and I agree with you—is that the court decision really rendered Section 262 of the Railway Act null and void as far as producers are concerned.

Mrs. Hemingway: The government did not use that so . . .

[Translation]

à transporter le grain vers des postes d'exportation va aux producteurs, elle ne renforce pas la position monopolistique des compagnies de chemins de fer. Il a été souligné hier à ce Comité, et je pense que c'est un argument très valable lorsque nous parlons de la dilution, que nous devrions nous préoccuper de la dilution provenant de Montréal dans l'Ouest car l'administration centrale des chemins de fer s'y trouve. Si nous versons de l'argent aux compagnies de chemins de fer, qu'est-ce qui nous garantit qu'il n'y aura pas un effet de dilution entre le moment où l'argent est versé aux compagnies de chemins de fer à Montréal et le moment où il est re-dépensé, supposément dans les Prairies? Le plus fort effet de dilution se ferait ressentir si les fonds n'étaient pas du tout consacrés aux chemins de fer, mais pour acquérir d'autres biens. Que les compagnies de chemins de fer soient privées ou publiques, il semble y avoir une contradiction sur la façon dont vous pouvez verser l'argent aux producteurs et démontrer, d'après votre exposé, son effet de renforcement du monopole des compagnies de chemins de fer. Cela ne me semble pas logique.

M. Bergman: Nous disons que, si le projet de loi est adopté dans sa forme actuelle, les producteurs en souffriront. Nous avons donné certaines explications sur les recommandations que nous avons formulées qui, si elles étaient mises en place, éviteraient aux producteurs de souffrir. En matière de liberté de choix, je pense que la question consiste à savoir si oui ou non les agriculteurs peuvent entrer en concurrence dans un marché mondial en vertu de ce nouvel accord.

M. Mayer: Mais dans une certaine mesure c'est . . .

Mme Hemingway: Monsieur le président, puis-je faire quelques commentaires sur ce que mon collègue vient de dire?

Le vice-président: Madame Hemingway, à vous la parole.

Mme Hemingway: Étiez-vous présent, monsieur, lorsque j'ai parlé de la décision d'une importance historique prise par nos tribunaux?

M. Mayer: Oui.

Mme Hemingway: N'êtes-vous pas conscient des répercussions qu'un agriculteur particulier subirait en tentant de négocier avec la société ferroviaire si, en réalité, il n'était plus en mesure qu'on transporte son produit parce que les tribunaux de notre pays auraient décidé qu'il n'est plus le propriétaire de sa marchandise dès qu'il reçoit un crédit? Presque tous les grains de l'Ouest sont vendus de cette façon. Comment pouvez-vous affirmer qu'un tel processus ne permettrait pas aux sociétés ferroviaires de jouir d'un plus grand monopole que jamais?

M. Mayer: En réalité, c'est là précisément ce que je prétendais lorsque vous avez dit—et je suis d'accord avec vous—que la décision des tribunaux a réellement eu pour effet de rendre nul et sans effet l'article 262 de la Loi sur les chemins de fer en ce qui concerne les producteurs.

Mme Hemingway: Le gouvernement n'avait pas l'intention de . . .

[Texte]

Mr. Mayer: Let me finish. The point you make actually reinforces my concern that not only will the railways not provide service, as you in your class action found out, but they will have \$651 million besides. But if you pay the money to the producers, if they do not provide the service at least the producers have the \$651 million. I fail to see, again, how paying producers so that the producers have the \$651 million as opposed to the railways strengthens the monopoly position of the railways. Just to say it again: you take them to court and lose; we lose in the court and we also lose because they have our \$651 million.

Mrs. Hemingway: But, sir, that does not help pay for the grain that I want moved and sold.

Mr. Mayer: I agree with you.

The Vice-Chairman: Please, let us ask questions and not get into a debate with the witnesses.

Mr. Mayer: It is a valuable exchange, Mr. Chairman, with all respect...

The Vice-Chairman: It is an exchange, but this is not Question Period.

Mr. Mayer: —because it brings out some of the concerns, and we have mutual concerns. We are very concerned on this side of the table about the producers' ability to pay. That is a mutual concern. We may approach it from different angles as far as a resolution to it goes, but our concern is very much with the producers' ability to pay so we are certainly on the same wavelength as far as that is concerned. In some ways that is a separate issue.

I do not know whether my time is up, Mr. Chairman, but I have one other area I could pursue with the people here very briefly, if I could.

The Vice-Chairman: I will let you have one more question.

Mr. Mayer: To go back to your concern over smaller communities disappearing, we heard witnesses yesterday saying that if the money is paid to producers and producers have an option as to how they are going to spend that money the money will be spent locally. I think the multiplier effect or the fact that producers have additional money in their pockets to spend in local communities is going to help rather than your suggestion of paying the money to the railways and have Montreal decide where it is going to be spent because that is where the head offices of the railways are.

Mrs. Hemingway: To whom are you addressing the question, sir?

Mr. Mayer: Whoever wants to answer it, Mr. Chairman.

[Traduction]

M. Mayer: Laissez-moi finir. En réalité, vos commentaires appuient mes préoccupations, c'est-à-dire que non seulement les sociétés ferroviaires ne fourniront plus de services, comme vous vous en êtes rendu compte au moment du recours collectif, mais elles disposeront en outre de 651 millions de dollars. Mais si vous donnez cette somme aux producteurs, si le service n'est pas assuré, du moins les producteurs jouiront des 651 millions de dollars. Je ne vois toujours pas comment le monopole des sociétés ferroviaires pourrait être favorisé si l'on donnait les 651 millions de dollars aux producteurs plutôt qu'aux sociétés ferroviaires. Permettez-moi de le répéter: vous inténez une poursuite en justice et vous perdez votre cause; nous perdons également notre cause et nous sommes également défavorisés puisqu'ils disposent des 651 millions de dollars.

Mme Hemingway: Mais, monsieur, ce raisonnement ne permet toujours pas d'aider à payer les grains qui doivent être transportés et vendus.

M. Mayer: Je suis d'accord avec vous.

Le vice-président: S'il vous plaît, restreignez-vous aux questions et ne soulevez pas de discussion avec les témoins.

M. Mayer: Monsieur le président, l'échange de vue est utile...

Le vice-président: Il s'agit d'un échange de vues et non pas d'une période de questions.

M. Mayer: ... parce que cela donne l'occasion de signaler nos préoccupations, et nous avons des préoccupations en commun. Pour notre part, les fonds dont disposent les producteurs constituent une grande préoccupation; il s'agit là d'une préoccupation commune. On peut tenter de résoudre la question de diverses façons, mais notre principale préoccupation concerne les fonds des producteurs; nous sommes donc d'accord à ce sujet. Sur certains plans, il s'agit d'une question distincte.

Je ne sais pas s'il me reste du temps, monsieur le président, mais j'aimerais traiter très brièvement d'une autre question, si vous me le permettez.

Le vice-président: Je vous permets de poser une autre question.

M. Mayer: Pour revenir aux préoccupations au sujet de la survie des localités de plus petite taille, certains témoins nous ont signalé hier que si les producteurs jouissaient de la subvention et qu'ils pouvaient l'utiliser à leur guise, ils s'en serviraient dans les localités. Je crois que l'effet multiplicateur ou le fait que les producteurs disposent de fonds supplémentaires qu'ils peuvent utiliser dans les localités permettra d'améliorer la situation que si, comme vous l'avez proposé, on donnait la subvention aux sociétés ferroviaires et on permettait aux sièges sociaux de Montréal de décider de la répartition des fonds.

Mme Hemingway: À qui posez-vous cette question, monsieur?

M. Mayer: À quiconque désire y répondre, monsieur le président.

[Text]

Mr. Bergman: I think we have to look at this bill as presented to us today. It will remove the statute, and once you remove the statute there is no guarantee today, tomorrow or in the future. You have removed the statute.

Mr. Mayer: No, I agree with that . . .

The Vice-Chairman: Please, let him answer, Mr. Mayer.

Mr. Mayer: But he misunderstands my question. If I could just . . .

The Vice-Chairman: Clarification then.

Mr. Mayer: I prefaced the whole thrust of my questioning on the fact that I agreed with you that one of the dilemmas we face is that if we cannot maintain the status quos you want then we have to look at what is reasonable as far as amendments go, and you said one of the things you would favour in distribution of the money is that it go to railways and not producers, and that is the basis on which I am asking my question.

Mr. Bergman: Okay. That puts it a little clearer. You must also add that we have put a rider on that saying that if the money does to the railway the Canadian people get equity. That is in the brief and it is pointed out on page 13.

Now, if I am understanding you, what you are saying is that basically if we accept this bill, and the lesser of two evils is that the payment go to the producers, then everything will be fine; we will have the multiplier effect and things can work out here on the Prairies. What I would like to say to you is that regardless of whether the payment went to the producers, the economic damage of this bill to western Canada is still going to be there and price us out of an export market. So I think the Double 80 or payment to producers is just a smokescreen, that the basis of the Crow rate in statute is what is at issue and the economics of that.

The Vice-Chairman: Mr. Mayer, your time is up.

Mr. Mayer: Just to conclude . . .

The Vice-Chairman: Well, conclude then.

Mr. Mayer: —I would agree with the witness that our major concern is the producers' ability to pay and the ability to compete in export markets. We are on the same wave length.

The Vice-Chairman: Thank you very much. Mr. Ostiguy has one question in French. Mr. Ostiguy, please.

• 1450

M. Ostiguy: Merci, monsieur le président.

Je voudrais poser une question qui est, en fait, une demande d'éclaircissement. À la page 11 du mémoire de M. Martin, il est question de *Justice Emmett Hall* et à la page 13, votre position est toujours maintenue, à savoir que le *Crow* devrait être conservé. Toutefois, à la page 545 du document présenté

[Translation]

M. Bergman: Je crois qu'il faut examiner les dispositions actuelles du projet de loi. La loi sera abrogée, ce qui élimine toutes les garanties actuelles et futures. La loi n'existera plus.

M. Mayer: Non, je suis d'accord pour dire que . . .

Le vice-président: S'il vous plaît, laissez-le répondre, monsieur Mayer.

M. Mayer: Mais il a mal compris ma question. Si je pouvais simplement . . .

Le vice-président: Précisez donc votre question.

M. Mayer: J'ai posé ma question de manière à vous montrer que j'étais d'accord avec vous pour dire que l'un de nos dilemmes est dû au fait que si nous ne pouvons maintenir le statu quo que vous désirez, il faut alors songer aux possibilités de modification; vous avez signalé qu'en ce qui concerne la répartition des fonds, vous préféreriez que les subventions soient octroyées aux producteurs plutôt qu'aux sociétés ferroviaires; voilà sur quoi je me fonde pour poser ma question.

M. Bergman: D'accord. La situation est un peu plus claire. Vous devez également préciser que nous avons ajouté un article qui précise que si les subventions sont octroyées aux sociétés ferroviaires, ce sera le peuple canadien qui sera favorisé. Cette précision est donnée à la page 13 du mémoire.

Si je vous comprends bien, vous dites essentiellement que si nous adoptons ce projet de loi, et que le fait d'octroyer les subventions aux producteurs constitue le moindre mal, tout sera parfait; nous jouirons de l'effet multiplicateur, et les problèmes des Prairies seront résolus. J'aimerais préciser que peu importe si les subventions sont octroyées aux producteurs, l'Ouest canadien subira quand même les répercussions d'ordre économique du projet de loi, et nos possibilités d'exportation seront éliminées. Par conséquent, je crois que le fait d'octroyer les subventions aux producteurs n'est qu'une ruse pour voiler la vérité, et que les véritables préoccupations concernent les dispositions relatives à l'établissement des tarifs du Nid-de-Corbeau et des facteurs économiques à ce sujet.

Le vice-président: Monsieur Mayer, votre temps est écoulé.

M. Mayer: J'aimerais simplement finir . . .

Le vice-président: Finissez.

M. Mayer: . . . je suis d'accord avec le témoin pour dire que notre principale préoccupation concerne les fonds des producteurs et leur possibilité de concurrence sur les marchés d'exportation. Nous partageons les mêmes préoccupations.

Le vice-président: Merci beaucoup. M. Ostiguy désire poser une question en français. Monsieur Ostiguy, à vous la parole.

Mr. Ostiguy: Thank you, Mr. Chairman.

I would like to ask a question as I am not too clear on something. On page 11 of Mr. Martin's brief, there is mention of Justice Emmett Hall and on page 13, your position is still the same, the Crow should be kept. However, on page 545 of the brief presented by Mr. Emmett Hall, Chief commissary of

[Texte]

par M. Emmett Hall qui était le chef commissaire de la Commission sur le transport des céréales, on y fait deux suggestions: premièrement, que le *Crow* soit maintenu, et, deuxièmement, qu'on aille vers une diversification et éventuellement, vers un paiement aux chemins de fer. Ce sont les suggestions faites par M. Emmett Hall en 1977. Donc, ma question est celle-ci: n'y a-t-il pas contradiction entre votre mémoire et le mémoire présenté par M. Hall en 1977?

The Vice-Chairman: Mr. Bergman.

Mr. Bergman: There is no contradiction; no. Do you feel that there is? Could you stipulate the reason why you feel there is a contradiction?

Le vice-président: Monsieur Ostiguy.

M. Ostiguy: Oui. Dans votre mémoire, il est écrit en toutes lettres que vous voulez maintenir le *Crow*. Vous citez, à plusieurs reprises dans votre mémoire, les recommandations de M. Hall qui était le chef commissaire. Dans son rapport final en 1977, M. Hall dit que l'on pourrait éventuellement faire les paiements aux chemins de fer. Le projet de loi C-155 propose également de remettre le paiement aux chemins de fer, éventuellement. C'est pour cela que je vous dis qu'il y a contradiction entre votre mémoire et le mémoire présenté par le commissaire Hall. Je vous demande donc des éclaircissements sur ce point-là.

Mr. Bergman: Let me say that we do not see that there is a contradiction, the only thing being that we have put in a rider. We have stated that in providing funds to the railways, the Canadian people should have equity in return. So there is a rider with regard to Emmett Hall's recommendations. But I do not see a contradiction in what Emmett is saying and what we are saying, except that we put the rider in to say that we would want equity over and above what Emmett is saying.

The Vice-Chairman: Thank you, Mr. Bergman. Point of order by Mr. Flis.

Mr. Flis: I would just like to set the record straight, Mr. Chairman, regarding Mrs. Hemingway's remarks about the court action. I think one important thing in that court action was that the court ruled that 262 did not apply because the railways were not adequately compensated for the transportation of grain. In Ottawa, when we had CN and CP before the committee, both admitted that now with this Bill C-155, Section 262 would apply. We also received legal opinion that now Section 262 would apply. So I just want to set that straight for the record, Mr. Chairman. No comment necessary.

The Vice-Chairman: There is no comment required. He has made his point of order for the record.

Mrs. Hemingway: Well, I want a point of order, too. May I draw to the gentleman's attention that in Section 262 there is no condition that says they are only expected to provide service if adequately compensated.

[Traduction]

the Canadian Grain Transport Commission, two suggestions are made: first of all, that the *Crow* be maintained, and, secondly, that the trend be toward a diversification and eventually, toward a payment to the railways. These were suggestions by Mr. Emmett Hall in 1977. My question is this: Is there not a contradiction between your brief and the brief presented by Mr. Hall in 1977?

Le vice-président: Monsieur Bergman.

M. Bergman: Il n'y a pas de contradiction; non. Vous pensez qu'il y en a une? Pourriez-vous préciser la raison pour laquelle vous sentez qu'il y a une contradiction?

The Vice-Chairman: Mr. Ostiguy.

Mr. Ostiguy: Yes. It is clearly written in your brief that you want to maintain the *Crow*. On a few occasions, you cite in your brief the recommendations of Mr. Hall, Chief Commissioner. In his final report of 1977, Mr. Hall says the payments could eventually be made to the railways. Bill C-155 also suggests that the payment be eventually made to the railways. That is why I tell you there is a contradiction between your brief and the one presented by Commissioner Hall. I would therefore like some explanations on that point.

M. Bergman: Je tiens d'abord à signaler que nous ne voyons pas là de contradiction, la seule différence étant que nous y avons ajouté une annexe. Nous avons déclaré qu'en subventionnant les chemins de fer, les Canadiens devraient obtenir une participation en retour. Nous avons donc ajouté une annexe aux recommandations de Emmett Hall. Mais je ne vois pas de contradiction entre ce que Emmett dit et ce que nous disons, sauf que nous avons ajouté l'annexe pour montrer que nous voulions obtenir une part de propriétaire en plus des recommandations de Emmett.

Le vice-président: Merci, monsieur Bergman. Un rappel au Règlement par M. Flis.

M. Flis: J'aimerais simplement rétablir les faits, monsieur le président, au sujet des remarques qu'a faites M^{me} Hemingway au sujet de la décision judiciaire. Je crois que ce qu'il est important de souligner, c'est que la Cour a déclaré que l'article 262 ne s'appliquait pas parce que les chemins de fer ne bénéficiaient pas de compensations suffisantes pour le transport des grains. À Ottawa, lorsque le CN et le CP se sont présentés devant le Comité, ils ont tous deux admis qu'avec le projet de loi C-155, l'article 262 s'appliquerait maintenant. Selon des avis judiciaires, l'article 262 s'appliquerait maintenant. Je voulais simplement rétablir les faits, monsieur le président. Je n'attends pas de commentaires.

Le vice-président: Nous n'attendons pas de commentaires. Il a simplement rétabli les faits.

Mme Hemingway: Bien, j'aimerais également faire un rappel au Règlement. Puis-je attirer l'attention de ce monsieur sur le fait que dans l'article 262, il n'y a pas de condition qui dise qu'on s'attend à ce qu'ils offrent un service seulement s'ils bénéficient de compensations adéquates.

[Text]

The Vice-Chairman: Thank you. You have made your point of order. That concludes this portion of the hearing. I want to thank the representatives of the Official Opposition for the province for appearing here today.

May I have an indication if the representatives of the Consumers' Association of Canada are here?

The Clerk of the Committee: Yes, they are here.

The Vice-Chairman: Thank you. As soon as these people leave, I would ask you to come forward to the witness table, please. For the information of the members of the committee, the Consumers' Association of Canada mailed their brief to Ottawa. It is not in our package here, but copies are being run off right now. We will have the consumers group come forward and, as soon as the duplication is completed, you will all receive your copies. We will resume consideration of Bill C-155, Clause 2.

I welcome the representatives of the Consumers' Association of Canada. The main spokesman is Mr. Eric Jarvis, a member of the board of directors of the agricultural committee of that association, and I would ask him to introduce the person with him, please.

Mr. Eric Jarvis (Member, Board of Directors, Agricultural Committee, Consumers' Association of Canada): This lady is Sally Hall, President, Alberta Branch, Consumers' Association of Canada.

The Vice-Chairman: Thank you. I now invite you to make a short statement or short exposé of your brief. If you would make a synopsis of it, we would appreciate it and then have more time for questions.

Mr. Jarvis: Thank you, Mr. Chairman. Bill C-155 should be passed as soon as possible but with the following very important amendment. The Crow benefit should be paid directly to producers so that the natural comparative advantage for livestock producers and other food processors, together with the general economic activity and job opportunity, not be further eroded for the general benefit of consumers.

The Vice-Chairman: You are ready now for questions?

Mr. Jarvis: Yes, Mr. Chairman.

The Vice-Chairman: Mr. Shields will begin the questioning, please.

Mr. Shields: Thank you, Mr. Chairman. First I want to welcome the Consumers' Association of Canada to the hearings and thank you for your short and concise submission. It is one which I feel cuts to the very heart of the issue, as does your brief regular submission, on which I also commend you. I have only one question, and that is on page 5 of your submission where you say:

CAC (Alberta) would support the move to place a ceiling on the present subsidy of \$651.6 million.

Are you talking in constant dollars or are you talking in today's dollars, or are you allowing for inflation?

[Translation]

Le vice-président: Merci. Vous avez fait votre rappel au Règlement. Une partie de l'audience se termine ici. J'aimerais remercier les représentants de l'opposition officielle de la province d'être venus ici aujourd'hui.

Pourrait-on me dire si les représentants de l'Association des consommateurs du Canada sont ici?

Le greffier du Comité: Oui, ils sont ici.

Le vice-président: Merci. Dès que ces personnes seront parties, je vous demanderais de vous avancer pour témoigner, s'il vous plaît. Je m'adresse maintenant aux membres du Comité: l'Association des consommateurs du Canada a envoyé par la poste leur mémoire à Ottawa. Vous ne l'avez pas entre les mains, mais on est en train de la photocopier et dès que ce sera terminé, le groupe de l'Association des consommateurs s'avancera et vous recevrez vos copies. Nous continuerons l'examen de la disposition 2 du projet de loi C-155.

Bienvenue aux représentants de l'Association des consommateurs du Canada. Le principal porte-parole est M. Eric Jarvis, membre du conseil du Comité sur l'agriculture de cette association, et je lui demanderai de présenter la personne qui l'accompagne, s'il vous plaît.

M. Eric Jarvis (membre du conseil, Comité sur l'agriculture, Association des consommateurs du Canada): Cette dame est Sally Hall, président, division de l'Alberta, Association des consommateurs du Canada.

Le vice-président: Merci. Je vous invite maintenant à nous présenter un petit commentaire ou exposé de votre mémoire. Nous apprécierions si vous pouviez nous donner un petit résumé du mémoire, nous aurions ainsi plus de temps pour les questions.

M. Jarvis: Merci, monsieur le président. Le projet de loi C-155 devrait être voté dès que possible mais avec l'amendement suivant très important. Les subventions du Nid-de-Corbeau devraient être payés directement aux producteurs afin que les producteurs de bétail et les autres conditionneurs d'aliments, en plus des activités économiques et des possibilités d'emploi générales, ne souffrent pas davantage pour le bien général des consommateurs.

Le vice-président: Êtes-vous prêts pour les questions?

M. Jarvis: Oui, monsieur le président.

Le vice-président: M. Shields commencera, s'il vous plaît.

M. Shields: Merci, monsieur le président. J'aimerais tout d'abord souhaiter la bienvenue à l'Association des consommateurs du Canada et vous remercier pour votre énoncé clair et concis. Vous vous attaquez tout de suite au fond du problème, comme le fait votre mémoire, pour lequel je vous félicite également. Je n'ai qu'une seule question, à la page 5 de votre mémoire là où vous dites:

Le CAC (Alberta) serait d'accord pour que les subventions actuelles de 651.6 millions de dollars soient plafonnées.

S'agit-il de dollars constants ou de dollars actuels, ou encore tenez-vous compte de l'inflation?

[Texte]

[Traduction]

• 1500

Mr. E. Jarvis: No, that is constant dollars. Inflation is certainly going to have an impact, but the Consumers' Association is somewhat opposed to all kinds of subsidies. It being in constant dollars would diminish that subsidy as time went by.

Mr. Shields: Then this begs the question that when you are producing a commodity like grain for export and you are competing with other countries like Australia and Argentina and the United States, who use subsidies, the only way you are going to compete in an export market—which works into the balance of payments and so on—is by some form of subsidy. The limit of \$651.6 million for the time being, I would think, should be pegged to inflation in inflationary dollars. But you have answered the question.

Mr. E. Jarvis: I think one of the troubles in international trade with agricultural produce is the subsidies that countries put on some of these agricultural products, such as the European Common Market.

Mr. Shields: That is correct.

Mr. E. Jarvis: Two wrongs do not make a right. I think Canada has a very good record for trying to keep free trade; therefore, it would be an advantage if we reduced the subsidies as we go along. Hopefully, at the GATT negotiations this could be a world-wide benefit.

Mr. Shields: One would hope so.

Thank you very much, Mr. Chairman.

The Vice-Chairman: Thank you, Mr. Shields. Madame Côté.

Mme Côté: Merci, monsieur le président.

Je voudrais d'abord remercier les représentants de l'Association des consommateurs du Canada de nous avoir fait part de leurs commentaires de façon aussi succincte. Comme le disait M. Shields, ils touchent le cœur du problème, car le transport des céréales dans l'Ouest du Canada est une question très discutée, bien difficile et immensément complexe.

J'ai particulièrement apprécié les commentaires qui ont été faits à l'égard de M. Pepin, le ministre des Transports. Ce dernier, comme vous l'avez dit, a eu le courage de s'attaquer à ce problème et d'essayer d'y trouver une solution avec la participation de chacun des intervenants.

Vos recommandations sont intéressantes et surtout celle qui traite du paiement qui devrait être fait aux producteurs de céréales et non pas aux compagnies de chemins de fer. Toutefois, comment procéderiez-vous pour faire le paiement aux producteurs?

Mr. E. Jarvis: I think ways and means have been worked out by the technical committees to make this payment directly to the producers. We recommend the methods that were in the Gilson recommendations. I can go into more detail if you want.

Le vice-président: Désirez-vous que notre témoin élabore sur ce sujet, madame?

M. E. Jarvis: Non, c'est en dollars constants. L'inflation aura certainement des répercussions, mais l'Association des consommateurs est plutôt opposée à toute forme de subsides. En dollars constants, les subsides diminueraient avec le temps.

M. Shields: Mais il ne faut pas oublier que, lorsqu'on veut exporter un produit comme le grain, on est en concurrence avec d'autres pays comme l'Australie et l'Argentine et les États-Unis, qui utilisent des subsides, et que la seule façon de les concurrencer dans un marché d'exportation... qui a affaire avec la balance des paiements et ainsi de suite... c'est par une forme de subvention quelconque. La limite de 651.6 millions de dollars à l'heure actuelle devrait, je pense, être indexée. Mais vous avez répondu à la question.

M. E. Jarvis: Je pense qu'un des problèmes du commerce international en agriculture, ce sont les subsides que certains pays fournissent pour leurs produits agricoles, comme la Communauté économique européenne.

M. Shields: C'est exact.

M. E. Jarvis: Deux noirs ne font pas un blanc. Je pense que le Canada a un très bon dossier en ce qui concerne le libre échange; pour cette raison, il serait avantageux pour nous de réduire les subsides avec le temps. Souhaitons qu'aux négociations du GATT cela apporte un avantage pour le monde entier.

M. Shields: C'est à souhaiter en effet.

Merci beaucoup, monsieur le président.

Le vice-président: Merci, monsieur Shields. Madame Côté.

Mrs. Côté: Thank you, Mr. Chairman.

First, I would like to thank the representatives of the Consumers Association of Canada for having brought to our attention their comments in such a succinct manner. As Mr. Shields said, they reach the center of the problem, as the transportation of grains in Western Canada is a much debated question, very difficult and immensely complex.

I particularly appreciated the comments made concerning Mr. Pepin, the Minister of Transport. As you stated, he had the courage to address this problem and to try to find a solution involving every group concerned by this question.

Your recommendations are interesting, particularly those concerning the payment that should be made to grain producers rather than to the railways. However, what procedure would you follow to give this subsidy to the producers?

M. E. Jarvis: Je pense que les comités techniques ont déjà élaboré des méthodes permettant de faire le paiement directement aux producteurs. Nous reprenons à notre compte les méthodes qui se trouvaient dans les recommandations de M. Gilson. Je peux préciser si vous voulez.

The Vice-Chairman: Do you want our witness to elaborate on this subject, Madam?

[Text]

Mme Côté: Non.

Le vice-président: Deuxième question.

Mme Côté: Je voulais tout simplement vérifier qu'il s'était bien glissé une coquille dans votre mémoire, lorsque vous dites que le montant pourrait être retenu à partir des chèques servant au paiement des céréales.

Je voudrais passer à une autre question concernant votre opinion, qui est d'ailleurs partagée, ou je devrais plutôt dire, qui a été émise de façon hypothétique, par un représentant des éleveurs. Il disait que la façon idéale de procéder dans le domaine de l'agriculture, comme dans d'autres d'ailleurs, serait d'éviter les subventions gouvernementales et de laisser jouer les forces du marché, donc la compétitivité et la performance des producteurs, peu importe le domaine.

Croyez-vous réellement que l'on pourrait réussir sur le marché international si nous ne versons aucune subvention dans le domaine agro-alimentaire en particulier?

Mr. E. Jarvis: I think so, especially when you take into consideration that the American farmers pay an awful lot more for transport than we do—at least from certain parts of the United States—and seem to survive very well. The increase in the cost of transportation for the grain farmers at the present moment, even if the Gilson recommendation were used, is only about 2¢ in the coming year.

When you start doing a little bit of arithmetic on this, you find that they are able to sell their grain quicker, which has two advantages: one is that they do not have the grain losses to rodents, etc., weather, because they have to store it under maybe not perfect conditions on their farm; the other one, of course, is that they get their money quicker, and with money at the cost it is today that is a very important point.

I think there are two ways to look at this as the short-term question. You go out to a farmer today who is getting a pretty low price for his grain and say: Can you afford to pay more in freight? The obvious answer is no. But when you look at it in a longer term, I think the obvious answer is yes.

May I make one more point, Mr. Chairman? That is, we have 70 million people more in the world every year. The grain glut, or the amount we have in storage at the present time in the world, can be eaten up in three months. I think that has a bearing on all this.

The Vice-Chairman: Thank you. Madame Côté.

Mme Côté: Puis-je poser une dernière question? Monsieur le président, je vous remercie.

Au sujet de cette question du transport des céréales dans l'Ouest, tout comme le principe même des subventions dans le domaine agro-alimentaire, tout cela a-t-il fait l'objet d'une discussion entre vos membres? Les représentations que vous faites ici sont-elles le résultat d'une réunion générale de vos membres, lesquels vous auraient demandé de nous faire part de leur réaction?

[Translation]

Mrs. Côté: No.

The Vice-Chairman: Second question.

Mrs. Côté: I just wanted to check if there was not a small error in your brief when you said that the amount could be deducted from the cheques used to pay the producers for their grain.

I would go over to another question concerning your opinion, which is indeed mitigated, or, should I say, which has been stated in a hypothetical way by one of the growers representatives. He said that the ideal way to operate in agriculture, as well as in other sectors would be to avoid governmental subsidies and allow market forces to play, therefore allowing competitiveness and performance among producers, whatever the sector.

Do you really believe that we could succeed on the world market without any subsidy, in the agro-food sector in particular?

M. E. Jarvis: Je le pense, en particulier en prenant en considération le fait que les fermiers américains paient terriblement plus que nous pour le transport . . . au moins dans certaines régions des États-Unis . . . et semblent se débrouiller très bien. L'augmentation des frais de transport pour les producteurs de céréales n'est que de 2c. environ pour la prochaine année, même si les recommandations Gilson étaient appliquées.

Quand on commence à calculer un peu, on se rend compte que les agriculteurs sont capables de vendre leurs céréales plus vite, ce qui a deux avantages: le premier, c'est que l'on ne perd pas de céréales à cause des rongeurs, de la température, ou pour d'autres raisons, étant donné que l'on doit les entreposer dans des conditions qui ne sont peut-être pas idéales à la ferme; l'autre raison, c'est que les agriculteurs font leur argent plus vite, ce qui est très important étant donné le loyer de l'argent aujourd'hui.

Je pense qu'il y a deux façons d'envisager la question à court terme. Allez voir un fermier qui n'obtient pas beaucoup aujourd'hui pour son grain et demandez-lui s'il peut se permettre de payer plus pour le transport. Sa réponse sera évidemment non. Mais si on regarde à long terme, je pense que la réponse évidente est oui.

Puis-je énoncer une autre idée, monsieur le président? Il y a 70 millions de personnes de plus dans le monde chaque année. L'excédent de grain, ou la qualité qui est stockée à l'heure actuelle dans le monde, pourrait être toute consommée en trois mois. Je pense que c'est important dans le contexte.

Le vice-président: Merci. Madame Côté.

Mrs. Côté: Can I ask a last question? Thank you, Mr. Chairman.

About this question of grain transport in the west, as well as the very principle of subsidies for the agro-food sector, has all this been discussed between your members? Are the representations you are putting forward here the conclusion of a general meeting with your members, which have asked you to tell us about this response?

[Texte]

Mr. E. Jarvis: Yes, to a certain extent. The board of directors unanimously agreed on this brief that has been put together, and we have every reason to believe that the membership is behind this brief and the views that are put forward here. All you have to do is go back and see some of the other briefs that have been put together by the Consumers Association, and you will find that this one falls very much in line with that.

Mme Côté: Est-ce que l'Association des consommateurs du Canada tient des assemblées générales ou tient-elle une assemblée générale par an?

Mr. E. Jarvis: Yes, it does. There is an annual meeting every year. We get quite a good turn-out at the annual meeting, and problems of the day are discussed at that annual meeting.

Mrs. Côté: Okay. Thank you very much.

The Vice-Chairman: *Merci, madame Côté.* I call on Mr. Les Benjamin.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, I am intrigued with the conclusions that the CAC has arrived at. I notice they say they are opposed to subsidies; Mr. Jarvis emphasized that.

In considering your position on this legislation and the statutory grain rates, did the CAC—the Alberta section or the national organization—consider that since 80% of our grain production has to go to export, by following your argument to its logical conclusion you would then have the grain producers of western Canada competing with the treasuries of the Argentine, Australia, the United States, and the European Economic Community, all of whom, in one way or another, heavily subsidize their grain production and transportation?

• 1510

Did you consider that? Do you really believe that the grain producers of western Canada should be left out there all by themselves in competition with at least four other grain exporting operations?

Mr. E. Jarvis: I do not think they are left out in the cold all by themselves, for one thing. For another thing, I have to repeat that two wrongs do not make a right and these subsidies should be whittled away by international negotiations, and we should show a good example by not increasing it.

May I just point out one other point, Mr. Chairman. Do not forget that the Crow benefit is still coming to the producer one way or the other. He is still being subsidized with the full Crow benefit; in other words, the difference between the actual rate and the Crowsnest freight rate.

Mr. Benjamin: Then you are saying to this committee that if Canada were to quit this assistance in terms of getting our grain to export position, it would logically follow that the European Economic Community is going to say they will be nice and do the same thing, the Argentinian government will

[Traduction]

M. E. Jarvis: Oui, dans une certaine mesure. Le conseil de direction a accepté unanimement le mémoire qui a été rédigé et nous avons toutes les raisons de croire que nos membres l'appuient et qu'ils appuient les opinions dont je vous fais part. Vous n'avez qu'à aller voir certains des autres mémoires qui ont été préparés par l'Association des consommateurs pour constater que le nôtre reste pas mal dans le même esprit.

Mrs. Côté: Does the Consumer Association of Canada hold general assemblies, or does it hold one annual general assembly?

M. E. Jarvis: Oui, l'association tient une assemblée annuelle chaque année. Il y a pas mal de membres présents à l'assemblée annuelle et les problèmes de jour y sont discutés.

Mme Côté: Ça va. Merci beaucoup.

Le vice-président: *Thank you, Mrs. Côté.* Je demande M. Les Benjamin.

M. Benjamin: Monsieur le président, les conclusions auxquelles l'ACC est arrivée m'intriguent. Je constate que cette association est opposée aux subsides; M. Jarvis a insisté sur ce point.

En considérant votre position face au projet de loi et au taux établi pour les céréales, l'ACC... la section albertaine de l'association nationale... a-t-elle tenu compte du fait que plus de 80 p. 100 de notre production céréalière doit être exportée? En suivant votre argument jusqu'à sa conclusion logique, il faudrait que les producteurs de l'Ouest canadien concurrencent les finances publiques de l'Argentine, de l'Australie, des États-Unis et de la Communauté économique européenne qui toutes, d'une façon ou d'une autre, subventionnent fortement la production céréalière et son transport.

Avez-vous examiné la question? Pensez-vous vraiment que les producteurs de grains de l'ouest du Canada devraient être laissés à eux-mêmes face à la concurrence d'au moins quatre autres entreprises d'exportation de grains?

M. E. Jarvis: D'une part, je ne crois pas qu'ils ont été laissés à eux-mêmes. D'autre part, je dois vous répéter que l'addition de deux éléments négatifs ne donnent pas un résultat positif et que ces subventions devraient être réparties à la suite de négociations internationales, et nous devrions donner l'exemple en ne les augmentant pas.

J'aimerais juste mentionner un autre point, monsieur le président. N'oubliez pas que la subvention du Nid-de-Corbeau va toujours au producteur d'une façon ou d'une autre. Il continue de recevoir toute la subvention du Nid-de-Corbeau, c'est-à-dire la différence entre le taux réel et le taux de fret du Nid-de-Corbeau.

M. Benjamin: Ce que vous dites alors au Comité c'est que si le Canada devait abandonner cette aide visant à faciliter l'exportation de notre grain, il s'ensuivrait logiquement que la Communauté économique européenne réagirait en disant qu'elle va se montrer gentille et faire la même chose, le

[Text]

quit paying all the freight charges to get their grain to export, Australia will say their people should pay more even though they only grow their grain 200 miles from salt water and the United States is going to say that you fellows are going to have to start paying for the inland water system and there is no more \$12 a ton subsidy. Do you really believe they are going to do that? You have to be dreaming.

The Vice-Chairman: Allow Mr. Jarvis to reply, please.

Mr. E. Jarvis: Mr. Benjamin, as a very experienced politician, I am sure you know that this is not the way things work, but let me point out to you that the Crow benefit is still going to the farmer as a subsidy. It is a very considerable amount of money. When you look at the American farmers and the kind of transportation costs they have to pay, I do not think the Canadian grain producer is in that poor a shape.

May I just make one other point. What is really the interest of the grain producer? Number one, to get a reasonable price for his grain when he exports it, but is it not also a very big advantage to have two customers?

Also, I must challenge your statement that 80% of the grain is being exported. I think you will find it is not quite that much, and if we get a livestock food processing industry going in western Canada, Alberta especially, I think you will find that the grain farmer now has two good customers. Eighty per cent of the oats and barley produced in this part of the country are fed here. It is 80% of the wheat that is maybe exported, but if you lump the whole thing together, I am afraid your figures are not quite correct. I can stand corrected for that too, but I think that should be looked at.

The fact of the matter is that it would be an advantage to the farmer, who would then have two customers. He also has two ways to go because most farmers are not straight grain farmers or straight cattle farmers; they are mixed farmers. Now he can choose his own way to go as the market indicates, and that to me, Mr. Chairman, is one of the main points.

The Vice-Chairman: Thank you, Mr. Jarvis. This is your last question, please, Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: Let us look at this Crow benefit thing now. The brief says that paying to the producers is the most efficient and economical method, to quote your brief. I have heard lots from my colleagues in the House of Commons that there is too much government and we have to be more efficient and whatnot, but I fail to understand why it would be more efficient and economical to have a bureaucracy to scrutinize every grain producer who holds a permit book, 155,000 of them, and send out 155,000 cheques and then keep track of what happens to them after that, versus sending out two cheques to the railroads on which you have placed some preconditions. If you send \$651 million to the producers in the

[Translation]

gouvernement argentin cesserait de payer tous les frais de transport reliés à l'exportation de leur grain, l'Australie dirait que leurs citoyens doivent payer davantage même s'ils ne cultivent leur grain qu'à 200 milles de la mer et les États-Unis diraient: Vous allez devoir commencer à payer pour le réseau de navigation intérieur et il n'y a plus de subvention de \$12 la tonne. Croyez-vous vraiment qu'ils vont faire cela? Vous devez rêver.

Le vice-président: Permettez à M. Jarvis de répondre à cette question.

M. E. Jarvis: Monsieur Benjamin, en tant qu'homme politique expérimenté, je suis sûr que vous savez que ce n'est pas la façon dont les choses fonctionnent, j'aimerais vous faire remarquer que la subvention du Nid-de-Corbeau continue d'être octroyée à l'agriculteur. Il s'agit d'une somme d'argent considérable. Si l'on prend par exemple l'agriculteur américain et le type de frais de transport qu'il doit payer; je ne crois pas que le producteur de grains canadien soit dans une si mauvaise position.

Me permettez-vous de poser une autre question? Que désire vraiment le producteur de grains? En premier lieu, obtenir un prix raisonnable pour son grain lorsqu'il l'exporte, mais n'y a-t-il pas également un très grand avantage à avoir deux clients?

Je dois également contester votre affirmation suivant laquelle 80 p. 100 du grain est exporté. Vous verrez, il ne s'agit pas d'une aussi grande quantité, mais si l'on peut mettre en branle une industrie de transformation des aliments pour le bétail dans l'ouest du Canada, particulièrement en Alberta, vous verrez que le producteur de grains aura alors deux bons clients. Quatre-vingt pour cent de l'avoine et de l'orge produites dans cette partie du pays sont consommées ici. Quatre-vingt pour cent du blé est peut-être exporté, mais si vous combinez toutes les choses ensemble, j'ai bien peur que vos chiffres ne soient pas exacts. Je peux me tromper là également, mais je crois qu'on devrait examiner la question.

Le fait est que cela serait avantageux pour l'agriculteur, qui aurait alors deux clients. Il a également deux options parce que la plupart des agriculteurs ne sont pas uniquement des producteurs de grains ou strictement des éleveurs; leur activité est diversifiée. Il peut donc choisir ce qu'il va faire suivant les indications du marché; et à mes yeux, monsieur le président, il s'agit là d'un point des plus importants.

Le vice-président: Merci, monsieur Jarvis. Une dernière question, monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Examinons maintenant la question de la subvention du Nid-de-Corbeau. Le mémoire montre que la méthode la plus efficace et rentable est de payer le producteur, et je cite votre mémoire. J'ai entendu hier bien des arguments de la part de mes collègues à la Chambre des communes qui soutiennent que le gouvernement intervient trop et que nous devons être plus productifs et quoi encore, mais je n'arrive pas à comprendre pourquoi il serait plus rentable et économique d'avoir des bureaucrates qui examinent minutieusement le cas de chacun des 155,000 producteurs de grains qui détiennent un permis et envoient 155,000 chèques et essaient ensuite de suivre leur trace, par rapport à l'autre option qui serait

[Texte]

form of 155,000 cheques—this would be great for hiring another 400 or 500 bureaucrats in Ottawa—and the farmer gets the money, big deal. He gets it in this pocket and pays it out of this pocket, that and more in increased freight charges.

I am sorry, but I do not understand how that is more efficient and economical. It is neither efficient nor economical, particularly for grain producers and particularly for any kind of government administration. How do you square it?

The Vice-Chairman: Mr. Jarvis, please. I do not know where you will find the question in it, but go ahead.

Mr. E. Jarvis: I will try and answer the four questions that were in there.

Number one, we do not need a whole lot of big new bureaucracy to take care of this.

Mr. Benjamin: But there will be.

Mr. E. Jarvis: Well, I am not as pessimistic as you are, sir. Already now we have all the facilities and the people in place to do this because they are doing exactly that now. When a farmer brings his grain to the elevator, if he wants to sell that grain to the elevator and export his grain the freight can be deducted from his cheque. That is no problem at all. The elevator agent can take care of that very easily. For the cheques that have to be mailed out we have the grain stabilization, we have the Wheat Board, we have the Wheat Pools that can very easily handle this. They are handling it already. There is nothing inefficient about that, and today with computerized machinery, writing cheques is not a big problem. It is already in place. There is no need for a great new bureaucracy.

The Vice-Chairman: Thank you very much. I will now call on Mr. Malone. Mr. Malone, please.

Mr. Malone: Thank you, Mr. Chairman. I also would like to commend the witness, Mr. Jarvis, not only for his brevity but for the very, very important message he brings, and I presume that the bottom line he is looking at is an efficient transportation system of high capacity for western Canada and for the advantage of all of Canada.

I would like to also commend him on the point which I think is so often missed about the fact that farmers today have value in storage to large amounts, and there is an extreme need, I believe, to convert fast that value to dollars to gain interest to allow for operation on a cash basis and to avoid having to borrow at interest cost for the purpose of farm operations, such that we also have choices through the producer both in what he grows and how he disposes of what he grows. But as a person who represents the Consumers' Association of Alberta, I think it would be useful to our debate if you could expand on why you believe paying the producers is not only good for western

[Traduction]

d'envoyer deux chèques aux sociétés de chemins de fer auxquelles vous auriez imposé certaines conditions préalables. Si vous envoyez \$650,000 aux producteurs répartis en 155,000 chèques—cela supposerait l'engagement de 400 à 500 nouveaux bureaucrates à Ottawa—et que le fermier reçoit l'argent, on est bien avancé. Il met cet argent dans ses poches et doit déboursier ensuite cette somme et même davantage pour acquitter les frais accrus de transport.

Je suis désolé, mais je ne peux pas voir comment cela peut être plus productif et économique. Cela n'est ni productif ni économique, en particulier pour les producteurs de grains et en particulier pour tout type d'administration gouvernementale. Comment conciliez-vous tout ça?

Le vice-président: Monsieur Jarvis, je ne sais trop s'il s'agit vraiment d'une question, mais vous pouvez y aller.

M. E. Jarvis: J'essaierai de répondre aux quatre questions qui étaient contenues dans l'intervention de M. Benjamin.

Premièrement, nous n'avons pas besoin de créer une immense bureaucratie pour s'occuper de la question.

M. Benjamin: Mais il y aura une bureaucratie.

M. E. Jarvis: Bien, je ne suis pas aussi pessimiste que vous l'êtes. Nous avons déjà toutes les installations et le personnel qu'il nous faut, de toute façon ils font exactement ce travail à l'heure actuelle. Lorsqu'un agriculteur achemine son grain au silo, s'il désire vendre ce grain au silo et exporter son grain, les frais de transport peuvent être déduits de son chèque. Cela ne pose aucun problème. Le préposé au silo peut s'en occuper très facilement. Pour ce qui est des chèques qui doivent être envoyés, il y a le programme de stabilisation concernant le grain de l'ouest, la Commission canadienne du blé, les *wheat pools* qui peuvent très facilement s'en occuper. Ils s'en occupent déjà. Il n'y a rien d'inefficace là-dedans, et aujourd'hui avec l'aide de l'ordinateur, l'impression de chèques ne pose pas de grand problème. La machine est déjà en place. Il n'est pas nécessaire de créer une vaste bureaucratie.

Le vice-président: Merci beaucoup, je donnerai maintenant la parole à M. Malone. Monsieur Malone, s'il vous plaît.

M. Malone: Merci, monsieur le président. J'aimerais aussi faire l'éloge de M. Jarvis, non seulement pour la brièveté de son témoignage, mais également pour le message très, très important qu'il a à transmettre, et je présume que ce qu'il voit en définitive, c'est un système efficace de transport d'une grande capacité pour l'ouest du Canada et dans l'intérêt de tout le Canada.

J'aimerais souligner également un point qu'il a mentionné et qui, je crois, bien souvent nous échappe: le fait que les agriculteurs aujourd'hui ont des inventaires énormes, ils ont un besoin urgent, selon moi, de convertir rapidement ces marchandises en dollars afin de gagner des intérêts de façon à pouvoir fonctionner en argent comptant et éviter d'avoir à emprunter et de payer des intérêts pour leur exploitation agricole, le producteur peut ainsi choisir son type de culture et la façon dont il écoulera sa production. Mais en tant que représentant de la *Consumers' Association of Alberta*, je crois qu'il serait utile que vous expliquiez plus en détail la raison

[Text]

Canada but also would have an advantage for all Canadians, particularly those in central Canada, where I think it is important that we sell the message that paying the producer is the appropriate way to go.

Mr. E. Jarvis: According to the federal government's own studies, if the producer was paid out here there would be no direct loss to eastern Canada. On the contrary, with the establishment of the transportation system that the government is contemplating, the first benefitter is Ontario, thereafter British Columbia, thereafter Quebec, and finally Alberta. So there alone, in creating jobs across Canada in getting this better transportation system in place, is a big advantage.

The second big advantage, of course, is also that it will benefit the whole of Canada enormously if we are able to export the coal and the sulphur and the phosphate and have the transportation system necessary to handle whatever exports we can make in foreign countries.

So I think there lie maybe the greatest advantages, and I think I will leave it at that.

The Vice-Chairman: Mr. Malone, please.

Mr. Malone: Thank you, Mr. Chairman. Bearing in mind, then, that it is important that we get to a transportation system where quotas will open up faster and larger for farmers, bearing in mind the comments you have just made on the advantage not only for this region of Canada but for the whole country, would you speculate as to why you think some groups who are in favour of change to the Crow are taking the position to pay all to the railway in light of the information you have just expounded that is known in other sources?

• 1520

The Vice-Chairman: Mr. Jarvis, it is a speculative question which you do not have to answer.

Mr. E. Jarvis: Yes. I must say that this is speculation on our part. After all, we do not have this opinion. But I think it is fairly clear that the Alberta Wheat Pool and the Saskatchewan Wheat Pool have been opposed to paying the producer. This can be very simply seen in a statement made by the Alberta Wheat Pool here the other day, in *The Western Producer*. In effect, they said that payment to the producer might be a way of rationalizing the elevator system and the railways.

Now to me, that sounds like an advantage, but it was obviously meant as a disadvantage to the grain company. The disadvantage, of course, is that, if it is rationalized, then there are going to be elevators on small branch lines which are going to be closed down. The other point is that the elevators would then have to compete with the feeding industry in western

[Translation]

pour laquelle vous croyez que le fait de payer les producteurs n'est pas seulement bon pour l'ouest du Canada, mais serait également avantageux pour tous les Canadiens, en particulier les citoyens des provinces centrales, qu'il serait important, je crois, de convaincre de l'avantage de payer le producteur.

M. E. Jarvis: Suivant les études effectuées par le gouvernement fédéral, si le producteur était payé dans l'ouest, cela n'entraînerait pas de perte directe pour l'est du Canada. Au contraire, avec l'établissement du système de transport qu'envisage le gouvernement, le premier bénéficiaire serait l'Ontario, suivi de la Colombie-Britannique, du Québec et finalement de l'Alberta. Ainsi, la seule implantation d'un meilleur système de transport et la création d'emplois dans tout le Canada que cela suppose comporteraient un immense avantage.

Le deuxième grand avantage est, bien sûr, que cela profitera énormément à tout le Canada si nous sommes en mesure d'exporter le charbon, le soufre et le phosphate et disposons du système de transport nécessaire pour acheminer toutes les exportations possibles à l'étranger.

Je crois donc que c'est là que réside notre plus grand intérêt et j'en resterai là.

Le vice-président: Avez-vous quelque chose à ajouter monsieur Malone?

M. Malone: Je vous remercie, monsieur le président. Compte tenu du fait qu'il est important que nous ayons un système de transport où les quotas seront levés de façon plus rapide et plus substantielle pour les agriculteurs, et compte tenu des commentaires que vous venez de formuler concernant les avantages que cela comporte non seulement pour cette partie du Canada mais pour l'ensemble du pays, pourriez-vous expliquer à la lumière des renseignements que vous venez d'exposer et qui se retrouvent dans d'autres documents, pour quelle raison vous pensez que certains groupes qui favorisent une modification de l'accord du Nid-de-Corbeau appuient l'idée de verser tout l'argent aux sociétés de chemins de fer.

Le vice-président: Monsieur Jarvis, c'est une question à caractère spéculatif pour laquelle vous n'avez pas de réponse.

M. E. Jarvis: Oui. Je dois dire qu'il s'agit de pure spéculation de notre part. Après tout, nous ne connaissons pas leur opinion. Cependant, je crois qu'il est assez clair que l'*Alberta Wheat Pool* et la *Saskatchewan Wheat Pool* s'opposent à ce qu'on paie le producteur. Cela se vérifie aisément dans une affirmation faite ici, l'autre jour, par l'*Alberta Wheat Pool*, dans *The Western Producer*. En fait, ils ont dit que le paiement au producteur pourrait être une façon de rationaliser le réseau de silos et le réseau ferroviaire.

Bon, à mes yeux, cela semble paraître un avantage, mais c'était de toute évidence voulu comme un désavantage pour les grainetiers. Bien entendu, ce désavantage réside dans le fait que, s'il y a rationalisation du réseau, des silos situés sur de petites voies secondaires seront fermés. L'autre point, c'est que les silos devront alors faire concurrence à l'industrie des aliments du bétail, dans l'ouest du Canada, pour ce qui est du

[*Texte*]

Canada for the bushel through-put in the elevators. They might see a slight fall in bushel through-put.

But I am an optimist, Mr. Chairman. I think there would be a very good opportunity, if the producer were paid, to expand the feeding industry in Alberta and the food processing industry generally. I think we can find markets for the red meat in California, Hawaii and the northwest United States generally. If we had a transportation system which did not cause a \$500 million loss in sales, as it did here a year or two ago, plus \$40 million worth of demurrage, which the farmers are paying, I think they would be encouraged to meet every opportunity for exporting grain for their benefit, and for the benefit of the whole of Canada. So, all in all, it can only be a benefit for the whole country.

The Vice-Chairman: Mr. Malone, your last question.

Mr. Malone: A final question, Mr. Chairman. Bearing in mind that a rationalization of the system should at least have the efficiency of dollar advantage, and since there appears to be some resistance of that by some, and in light of the information you have just given, could you expand and—at the conclusion of your last answer you were starting this process—on the competitive disadvantage which is likely to come to the Canadian agricultural market if we do not seize this opportunity of giving ourselves an efficient, high capacity rail system?

Mr. E. Jarvis: Well, for one thing, we could lose sales. The system, if it were built up the way which has been planned, would certainly be more efficient. I think there would be opportunities for farmers to truck their grain to more centralized elevators. In that way, they would save some expenses, and they could be paid for this trucking. All the way around, when something becomes rationalized and efficient, it is a benefit to the industry and to the whole country. At least we would not be losing sales to foreign countries, which we badly can afford.

The Vice-Chairman: Thank you, Mr. Malone. I now call on Mr. Kilgour.

Mr. Kilgour: Thank you, Mr. Chairman. Mr. Jarvis, I am very sorry I was not here when you began. Are you an agricultural economist, sir, as I suspect?

Mr. E. Jarvis: No, I am not.

An hon. Member: He only sounds like one.

Mr. Kilgour: Yes, you certainly sound like one. I wonder if I could address your mind to the subject of comparative advantage, which you obviously know a good deal about.

There is a perception, I believe, in the Province of Quebec that, if the payments were made directly to the producers, the producers in Quebec would suffer. I think you have already

[*Traduction*]

débit de boisseaux. On pourrait assister à une légère diminution du débit de boisseaux.

Cependant, monsieur le président, je suis optimiste. Selon moi, si on payait le producteur, cela favoriserait l'expansion de l'industrie des aliments du bétail en Alberta et l'industrie de la transformation des aliments en général. Nous pouvons trouver des marchés pour la viande rouge en Californie, à Hawaï et dans le nord-ouest des États-Unis. Si nous disposions d'un réseau de transport qui n'entraînerait pas des pertes de 500 millions de dollars dans les ventes, comme ce fut le cas il y a un an ou deux, ni des frais de stationnement des wagons de l'ordre de 40 millions de dollars, payés par les agriculteurs, je crois que ces derniers seraient disposés à tirer avantage de chaque occasion pour exporter leurs céréales, pour leur plus grand profit et celui du Canada. Donc, en tout et partout, ce ne peut être qu'à l'avantage de tout le pays.

Le vice-président: Monsieur Malone, veuillez poser votre dernière question.

M. Malone: Une dernière question, monsieur le président. En gardant à l'esprit que la rationalisation du réseau devrait au moins apporter des avantages monétaires et puisque certaines personnes semblent y opposer une certaine résistance, j'aimerais que, à la lumière des renseignements que vous venez de nous donner, vous nous parliez plus longuement, et, d'ailleurs, vous aviez déjà abordé ce sujet à la fin de votre dernière réponse, des désavantages, au plan de la compétitivité, qu'il affligeraient le marché agricole canadien si nous ne saisissons pas la chance de nous donner un système de transport ferroviaire efficace et à grande capacité.

M. E. Jarvis: Eh bien! on pourrait, par exemple perdre des ventes. Si le système de transport était organisé de la façon dont on l'a planifié, il serait certainement plus efficace. Les agriculteurs pourraient acheminer leurs céréales par camion vers des silos plus centralisés. De cette façon, ils diminueraient certaines de leurs dépenses, et on pourrait les payer pour ce camionnage. De façon générale, lorsqu'on rationalise quelque chose et qu'on le rend efficace, il en résulte des avantages pour l'industrie et pour tout le pays. Au moins, nous ne perdriions pas de ventes au profit de pays étrangers, ce que nous ne pouvons pas nous permettre.

Le vice-président: Merci, monsieur Malone. Monsieur Kilgour, c'est à votre tour.

M. Kilgour: Merci, monsieur le président. Monsieur Jarvis, je m'excuse, mais je n'étais pas dans la salle lorsque vous avez commencé. Êtes-vous économiste agricole, monsieur, comme je le pense?

M. E. Jarvis: Non, je ne suis pas économiste agricole.

Une voix: Il n'en a que l'allure.

M. Kilgour: Oui, vous en avez certainement l'allure. Je me demande si je peux vous amener sur le sujet des avantages comparatifs, que vous semblez bien connaître.

Dans la province de Québec, les producteurs ont l'impression que, si les paiements sont faits directement aux agriculteurs, ils en souffriront. Je crois que vous avez déjà dit que ce ne serait

[Text]

mentioned that, in your view, this is not the reality, as far as you can determine. Would you comment on that?

Mr. E. Jarvis: No, I do not think they are going to suffer. The federal government made a study of this and came to the conclusion they were not going to suffer. But that does not mean—and I like to keep these two things very separate—western Canada has not lost a natural advantage, a regional advantage, here over the years.

Now the Crow rate has not met the bill from about 1955. It became very bad in 1976. From that time on, there is no doubt that the feeding industry in western Canada and the food processing industry generally—the rape crushers, and what-have-you—have been at a natural disadvantage. That is unfortunate. All you have to do is to look at the packing plants which have been closed down and the production of red meat here in this province.

I would like to point out one other thing, Mr. Chairman. When you look at fat cattle going out of this country, you will find that only about 20% of the feed which has gone into those fat cattle is grain. The rest is forage. Now we have a wonderful opportunity here in Alberta to produce forages on land which is not suitable for grain production. In fact, if we do not change our ways in this country, we are going to see the better soils eroding—wind and water erosion setting in—because we have grown grain and summer fallowed then and grown grain because there has been what I call a political pressure to grow that grain. We must get away from this because it is to the detriment of our soil and to our country generally.

Mr. Kilgour: Thank you. It has been stated that, I believe, one in three or one in four calves which are born in the Province of Saskatchewan are slaughtered in the Province of Saskatchewan. As a member of the Consumers' Association of Canada, can you make any comment with respect to comparative advantage in the context of Saskatchewan and the point I have just made about the fact that three out of four calves are feed out outside of the Province of Saskatchewan?

Mr. E. Jarvis: I would like to make two points. Number one is that if you can transport a 600-pound calf and a tonne of grain for the same cost as you are transporting a carcass of beef, which is generally around 600 or 700 pounds in frozen cuts packed in vacuum boxes, there has to be something wrong with the system.

Number two, I would rather restrain my comments to Alberta, since Saskatchewan is certainly a different question. But the calves are here, the grain is here, and the forage especially is here, which is so important, here in Alberta. Maybe that is the difference between the two provinces. But we have all the ingredients here. Transporting raw ingredients to be fed somewhere else is very unfortunate.

[Translation]

pas le cas, pour autant que vous puissiez le déterminer. Pourriez-vous préciser votre pensée?

M. E. Jarvis: Non, je ne crois pas que les producteurs du Québec en souffriront. Le gouvernement fédéral a fait une étude à ce sujet et il est arrivé à la conclusion qu'ils n'en souffriraient pas. Toutefois, cela ne veut pas dire, et j'aimerais qu'on garde ces deux éléments bien distincts, que l'ouest du Canada n'a pas perdu un avantage naturel, un avantage régional, avec les années.

Le tarif du Nid-de-Corbeau n'a pas suffi à payer la facture depuis 1955 environ. La situation a empiré en 1976. À partir de cette année-là, il est clair que l'industrie des aliments du bétail de l'ouest du Canada et, de façon générale, l'industrie de la transformation des aliments, par exemple les exploitants de pressoirs à colza, etc., ont été désavantagées. C'est malheureux. Tout ce que vous avez à faire, c'est de regarder le nombre d'usines de conditionnement qui ont fermé leurs portes et la production de viande rouge ici, dans cette province.

J'aimerais souligner un autre point, monsieur le président. Lorsque vous examinez les données sur les bovins d'engrais qui sont exportés, vous constatez que seulement 20 p. 100 des aliments qui ont servi à nourrir ces animaux étaient des céréales. Le reste était du fourrage. Les producteurs de l'Alberta ont la possibilité de produire des fourrages sur des terres impropres à la culture céréalière. En fait, si nous ne modifions pas notre comportement dans ce pays, nous allons assister à l'érosion, par le vent et par l'eau, de nos meilleurs sols, parce que nous cultivons des céréales et pratiquons la jachère d'été, puis cultivons de nouveau des céréales, simplement en raison des pressions politiques qui incitent à la culture des céréales. Nous devons corriger ces pratiques, car elles sont au détriment de notre sol et de notre pays en général.

M. Kilgour: Merci. On nous a affirmé, je crois, qu'un veau sur trois, ou un veau sur quatre, nés dans la province de la Saskatchewan, était abattu dans cette même province. En tant que membre de l'Association des consommateurs du Canada, pouvez-vous nous parler des avantages comparatifs en tenant compte de la situation en Saskatchewan et dans le contexte de l'intervention que je viens de faire au sujet des veaux, trois sur quatre, qui sont engraisés à l'extérieur de la province de la Saskatchewan?

M. E. Jarvis: J'aimerais souligner deux choses. En premier lieu, si vous pouvez transporter un veau de 600 livres et une tonne de céréales pour le même prix qu'il en coûte pour transporter un boeuf en carcasse, ce qui revient généralement à environ 600-700 livres de viande congelée et emballée sous vide, il y a quelque chose qui ne tourne pas rond dans le système.

En second lieu, j'aimerais restreindre mes commentaires à l'Alberta, étant donné que la situation en Saskatchewan est différente. Les veaux sont ici, les céréales sont ici et le fourrage, tout particulièrement, est ici; c'est ce qui est important, ici en Alberta. C'est peut-être la différence entre les deux provinces. Nous avons tous les ingrédients ici. Transporter des aliments bruts pour les donner à des animaux élevés ailleurs est illogique.

[Texte]

There is a multiplier effect on this kind of production in Alberta. The multiplier effect, by the federal government's... They say it is 3.5. That is, for every dollar you produce of fat cattle you get a 3.5 multiplier effect in the general economy of the country or in Alberta. The cattle organizations, I think, are quoting \$7 or \$8. Whatever it is, it makes a terrific difference to the economy of Alberta, and that is why the Consumers' Association of Canada is very worried.

Mr. Kilgour: On the premise that Bill C-155 is going to be pushed through without any substantive changes, could you give us your view as to what effect this would have on the meat packing industry and employment therein in the Province of Alberta? As consumers, how do you feel about that?

Mr. E. Jarvis: The number one problem is, of course, to get the bill passed. After all, this will put, as we call it, a lid over the \$651 million which is being paid by the taxpayer. If a lid were not put on it, it would, in a very short time, maybe eight or nine years, become \$2 billion. I do not think the taxpayer wants to pay this kind of money. I do not think the farm community wants to receive that kind of money in a government subsidy.

Mr. Kilgour: Yes, but related to the packing industry of Alberta, can you make any comments on what you think this bill, if passed, would do to people out here—Edmontonians, for example, who work in the meat packing industry?

Mr. E. Jarvis: Assuming with no amendment?

Mr. Kilgour: Yes.

The Vice-Chairman: Excuse me, please. On a point of order, there are no pictures to be taken while the proceedings are in progress. So we will either close the door, or ask the cameraman to leave. I am sorry, Mr. Jarvis. Would you please continue?

Mr. E. Jarvis: The beneficial effect on the whole packing industry and food processing industry in Alberta is going to be fairly limited. As time goes by, it will increase. But it is going to be slow, because inflation will have to add to the freight cost of the difference in price of grain here and in other parts of Canada. So it is going to be slow. It is necessary, absolutely, and beneficial. But, as far as the Consumers' Association of Canada is concerned, if the benefit were paid to the producer, a greater benefit would come to the food processing and packing plants, to say nothing of the breaking plants. We have not yet very many breaking plants in this part of the country, and that is what we should have.

Mr. Kilgour: Thank you very much.

The Vice-Chairman: Thank you very much.

[Traduction]

Un effet multiplicateur s'exerce sur cette sorte de production en Alberta. Le gouvernement fédéral dit qu'il est de l'ordre de 3.5. Cela veut dire que pour chaque dollar de bovins d'engrais produits, vous obtenez un effet multiplicateur de 3.5 sur l'économie générale du pays ou de l'Alberta. Les associations d'éleveurs de bovins parlent de 7 ou de 8 dollars. Quel que soit le multiplicateur, cela fait une grosse différence pour l'économie de l'Alberta, et c'est pourquoi l'Association des consommateurs du Canada est très inquiète.

M. Kilgour: En supposant que le projet de loi C-155 est adopté sans trop de modifications importantes, pouvez-vous nous donner votre opinion sur les conséquences que cela aura sur l'industrie de la conserverie de la viande et sur l'emploi dans cette industrie, dans la province de l'Alberta? En tant que consommateur, comment voyez-vous cela?

M. E. Jarvis: Le problème le plus important, bien entendu, c'est de faire adopter le projet de loi. Après tout, cette loi mettra un étouffoir sur les 651 millions de dollars que paient les contribuables. Si on ne le fait pas, cette somme sera peut-être devenue, dans 8 ou 9 ans, 2 milliards de dollars. Je ne pense pas que les contribuables veulent payer une telle somme d'argent. Je ne crois pas que la communauté agricole veut recevoir une telle somme d'argent en subventions gouvernementales.

M. Kilgour: Oui, mais pour ce qui est de l'industrie de la conserverie en Alberta, pouvez-vous nous donner votre opinion sur ce projet de loi, sur les conséquences qu'il aura, une fois adoptée, sur les gens d'ici, les gens d'Edmonton par exemple, qui travaillent dans l'industrie de la conserverie de la viande?

M. E. Jarvis: En supposant que le projet de loi ne sera pas modifié?

M. Kilgour: Oui.

Le vice-président: Excusez-moi, s'il vous plaît. Un rappel au Règlement, on ne doit pas prendre de photographies pendant les audiences. Il faudra soit fermer la porte, soit demander au cameraman de quitter la salle. Je m'excuse, monsieur Jarvis. Continuez s'il vous plaît.

M. E. Jarvis: Les conséquences favorables sur l'industrie de la conserverie et sur l'industrie de la transformation des aliments, en Alberta, seront assez limitées. Avec les années, elles augmenteront, mais cela se fera lentement, car l'inflation ajoutera au tarif de transport marchandises l'écart entre le prix de céréales ici et le prix dans les autres régions du Canada. Donc, cela se fera lentement. Cela est nécessaire, sans aucun doute, et bénéfique. Cependant, pour ce qui regarde l'Association des consommateurs du Canada, si la subvention était payée au producteur, il en résulterait des avantages plus importants pour les usines de transformation et de conditionnement des aliments, sans parler des avantages qui en résulteraient pour les casseries. Nous n'avons pas encore beaucoup de casseries dans cette partie du pays, et c'est ce qu'il nous faudrait.

M. Kilgour: Merci beaucoup.

Le vice-président: Merci beaucoup.

[Text]

This concludes the questioning of these witnesses. I want to thank the representatives of the Consumers' Association of Canada, Mr. Jarvis and Ms Sally Hall, for being here with us. We appreciate your input, and we thank you again for appearing here.

Mr. E. Jarvis: Thank you, Mr. Chairman, for giving us the opportunity to be here.

The Vice-Chairman: Thank you.

Members of the committee, while there is a quorum here present, I need a motion.

Mr. Neil: I move that, while the committee is studying Bill C-155, the printing of the *Minutes of Proceedings and Evidence* of the Standing Committee on Transport be increased to 3,000 copies instead of the 1,000 copies as originally planned, and that an additional 2,000 copies of past *Minutes of Proceedings and Evidence* relating to this bill be also printed.

Motion agreed to.

The Vice-Chairman: I also want a concurrence to append all the briefs that have been submitted this morning as part of today's proceedings. Is it agreed by all?

Some hon. Members: Agreed.

The Vice-Chairman: Thank you very much.

I now call on the Alberta Wheat Pool Subcommittee 603. The spokesman, I believe, is Mr. Orest Farion.

I see that the Chairman has returned.

The Chairman: Order, please.

On behalf of the committee I welcome Mr. Orest Farion to the committee hearings. I would ask him if he has colleagues—do you have another colleague to come?

Mr. O. Farion (Alberta Wheat Pool Subcommittee 603): Yes, I have another colleague.

The Chairman: Well, we will wait for a moment.

Mr. O. Farion: Mr. Chairman, we have lost one of our committee members, and we cannot find him.

The Chairman: Do you suppose we should call the police, Mr. Farion? Well, perhaps we will start with Mr. Farion. I would ask you to introduce the colleagues you have with you. I think we have met at least one of them already. Proceed, if you will, Mr. Farion, and give us a summary of your brief or your oral presentation, whichever it is you have.

• 1530

Mr. O. Farion: Mr. Chairman, members of the committee, I would like to introduce the two people with me now. There is one person missing, but with me are both my sons. One of them is serving on the Wheat Pool committee; both of them are farming with me, and we are trying to make our farming operation a success. The third member of our group, the one

[Translation]

Nous terminons ici la période de questions pour ces témoins. Je veux remercier les représentants de l'Association des consommateurs du Canada, M. Jarvis et M^{me} Sally Hall, d'être venus répondre à nos questions. Nous apprécions les réponses qu'il nous ont faites et nous les remercions encore une fois.

M. E. Jarvis: Merci, monsieur le président, de nous avoir permis de participer aux audiences.

Le vice-président: Merci.

Je m'adresse aux membres du Comité. Puisque nous avons le quorum, je vais présenter une motion.

M. Neil: Je propose que, pendant que le Comité étudie le projet de loi C-155, on augmente l'impression des *comptes rendus des délibérations et des témoignages* du Comité permanent des transports à 3,000 exemplaires au lieu de 1,000, comme il avait été prévu au départ, et qu'on fasse imprimer 2,000 exemplaires supplémentaires des comptes rendus précédentes.

Motion adoptée.

Le vice-président: Je veux aussi obtenir votre consentement pour que nous puissions annexer, aux délibérations d'aujourd'hui, tous les documents qui ont été soumis ce matin. Êtes-vous tous d'accord?

Des voix: Oui.

Le vice-président: Merci beaucoup.

Je demanderais maintenant au porte-parole du Sous-comité no. 603 du *Alberta Wheat Pool* de se présenter. Je crois qu'il s'agit de M. Orest Farion.

Je vois que le président est revenu.

Le président: Silence, s'il vous plaît.

Au nom du Comité, je souhaite la bienvenue à M. Orest Farion. J'aimerais lui demander s'il est venu avec d'autres collègues. Est-ce que d'autres collègues vous accompagnent?

M. O. Farion (Sous-comité no. 603 du Alberta Wheat Pool): Oui, il y a un autre collègue.

Le président: Très bien, nous allons l'attendre un moment.

M. O. Farion: Monsieur le président, nous avons perdu un des membres de notre comité et nous ne le trouvons pas.

Le président: Pensez-vous que nous devons appeler la police, monsieur Farion? Bon, peut-être pouvons-nous commencer à interroger M. Farion. J'aimerais que vous nous présentiez les collègues qui sont avec vous. Je crois que nous en connaissons déjà un. Commencez, s'il vous plaît, monsieur Farion, et résumez-nous votre document ou votre exposé oral, quel que soit le cas.

M. O. Farion: Monsieur le président, messieurs les membres du Comité, j'aimerais vous présenter les deux personnes qui m'accompagnent. Une personne est absente, mais, en attendant, voici mes deux fils. L'un d'entre eux fait partie du comité du *Wheat Pool*; les deux travaillent sur la ferme avec moi et, ensemble, nous essayons d'en faire une entreprise rentable. Le

[Texte]

who is missing at the present time—maybe he will show up—is Harley Fried.

The Chairman: Excuse me, Mr. Farion. Would you give us the first names of your sons, please?

Mr. O. Farion: My eldest son is Ken, and my youngest son is Greg.

The Chairman: We have met them both before.

Mr. O. Farion: You have; right.

I would like to read a little submission I have written up; then I have a few more things to add. However, as I am not professional speaker, I would like to start it off that way.

Our lost man has been found—Mr. Harley Fried.

The Chairman: All right; proceed, sir.

Mr. O. Farion: Submission to the House of Commons Standing Committee on Transport on the subject of Bill C-155.

As a farmer who has 35 years of experience at farming, growing grain, and raising livestock, also as a delegate of the Alberta Wheat Pool 603, I am privileged to make a presentation to this committee regarding Bill C-155, concerning grain transportation.

On behalf of the Alberta Wheat Pool sub-district committee and myself, the greatest concern is that the freight rate known as the Crow rate may be taken out of statute. I foresee great difficulties placed on future grain producers, such as the ones who are sitting here with me, in this country.

The next paragraph has a little bit of an error; I am going to correct it.

When we hear that by 1991 freight rates will go up to five times Crow, which means that the price of grain would come down by 75¢ a bushel, at present-day prices this would mean that the price of barley would be 75¢ to \$1.40 a bushel. A grain producer in the Peace River country, who now pays 29¢ a bushel under the Crow to move his grain, would be faced with a freight bill of \$1.45 a bushel, leaving him with a return of about 15¢ to 70¢ a bushel for his barley. Should the rates go up to what was suggested by 2000—to 12 times Crow—farmers in the Vegreville area, where we live, would be paying \$1.68 for equal to today's open market price for barley, leaving the producer with no return should the price of grain remain equal.

Meanwhile, farmers in the Peace River country would be paying \$3.48 to move a bushel of barley to export position, which would mean grain producers would have to pay the railroads \$1.33 extra—and I have this underlined—to get the barley moved.

[Traduction]

troisième membre du groupe, celui qui est absent présentement . . . il pourrait être ici d'une minute à l'autre . . . s'appelle Harley Fried.

Le président: Excusez-moi, monsieur Farion. Voudriez-vous nous donner les noms de vos fils, s'il vous plaît?

M. O. Farion: L'aîné s'appelle Ken et le plus jeune s'appelle Greg.

Le président: Nous les avons déjà rencontrés.

M. O. Farion: C'est exact.

J'aimerais vous lire un petit exposé que j'ai rédigé et j'aurais ensuite quelque chose à ajouter. Toutefois, comme je n'ai pas l'habitude de parler en public, je vais commencer tout de suite.

Notre homme qui s'était perdu a retrouvé son chemin; je vous présente M. Harley Fried.

Le président: Parfait; continuez, monsieur.

M. O. Farion: Présentation au Comité permanent des transports de la Chambre des communes au sujet du projet de loi C-155.

En tant que fermier ayant 35 ans d'expérience dans la culture des céréales et l'élevage du bétail et à titre de délégué du *Alberta Wheat Pool* n° 603, j'ai le plaisir de faire cet exposé devant le Comité au sujet du projet de loi C-155 qui traite du transport des céréales.

Au nom du comité de la sous-division régionale du *Alberta Wheat Pool* et en mon nom personnel, je tiens à souligner que la plus grande source d'inquiétude est la proposition de retirer de la loi le tarif marchandises connu sous le nom de tarif du Nid-de-Corbeau. Je prévois que les producteurs de céréales du pays, comme ceux qui m'accompagnent ici aujourd'hui, feront face à de graves difficultés dans l'avenir.

Le prochain paragraphe renferme une petite erreur que je vais corriger.

Lorsqu'on dit que d'ici 1991 le tarif marchandises dépassera de cinq fois le tarif du Nid-de-Corbeau, ce qui signifie que le prix des céréales diminuera de 75 cents le boisseau, cela veut dire qu'aux prix courants, le prix de l'orge serait entre 75 cents et \$1.40 le boisseau. Un producteur de céréales de la région de Peace River qui paye actuellement 29 cents le boisseau pour faire transporter ses céréales, en vertu du tarif du Nid-de-Corbeau, devra payer une facture de transport de \$1.45 le boisseau, ce qui lui laisserait un profit d'environ 15 cents à 70 cents le boisseau pour son orge. Si les tarifs grimpent jusqu'à ce qui est prévu pour l'an 2000 . . . c'est-à-dire 12 fois le tarif du Nid-de-Corbeau . . . les fermiers de la région de Vegreville, la région où nous vivons, devraient payer \$1.68 pour l'équivalent du prix actuel de l'orge sur le marché libre, ce qui empêcherait le producteur de faire des profits si le prix des céréales reste stable.

D'un autre côté, les fermiers de la région de Peace River devraient payer \$3.48 pour le transport d'un boisseau d'orge en position d'exportation, ce qui signifie que les producteurs de céréales devraient payer \$1.33 de plus aux chemins de fer et ceci . . . je le souligne . . . pour le transport de l'orge.

[Text]

In 1891, before the Crow rates were put in place, railroads were charging more to get grain moved than the grain was worth. We may return to the same situation should the Crow rate be done away with—a totally ridiculous situation.

The Alberta Cattle Commission, of which I am a member—and not by choice—is asking for new rates. The price of grain would come down to equal the price of freight going up, leaving the cattle feeders in a very lucrative position with feed grains supplied by grain producers. How long could the cattle feeder live off the back of the grain producer before the grain producer goes broke?

Further, the average herd size in Canada is 26.5 head. Is the Alberta Cattle Commission representing the average farmer, or is it representing a handful of feedlot operators who want the cheap grain?

Another myth—and this one is mostly promoted by the Alberta Grain Commission...—promoted by the promoters to change the Crow is that all grain could be moved into export position within a short time after harvest. Should we be able to move all our grain in a period of four months, what size of a boxcar fleet would we need? How many terminals would we need at the coast? How many ships would we need to move this grain? How many miles of railroad siding would we need to store the hopper cars in the off-season? This is all a myth. In a great country like the one we live in, grain is always going to be moved, year around. Many of our customers require a constant supply, a continuous supply—some weekly, some monthly.

Another concern is that of the future generations not being able to survive economically the onslaught of higher freight rates, leaving the rural population in poverty, not only on our farms, but in the communities that have agriculture as an economic base. In a recent survey, at five times Crow the Vegreville trading area stands to lose \$3 million, which will be syphoned off with none, or very little, of the money remaining in the Vegreville area. As a multiplier effect, which is six or seven times over, the Vegreville trading area would lose \$20 million.

I hope your committee recognizes our concerns, and I hope I have been able to convey my concerns to you. In closing, I can see a great economic drain from our community, causing economic and social hardships on an already strained rural and urban population.

The Chairman: Thank you very much, Mr. Farion.

We will go to questioning now. Mr. Schellenberger.

Mr. Schellenberger: Thank you, Mr. Chairman. Mr. Farion and sons and Mr. Fried, thank you very much for your brief. I just have a couple of questions for you.

[Translation]

En 1891, avant l'institution des tarifs du Nid-de-Corbeau, les compagnies de chemins de fer fixaient pour le transport un tarif supérieur à la valeur des céréales elles-mêmes. Il est possible qu'on se retrouve dans la même situation si les tarifs du Nid-de-Corbeau sont abolis, ce qui serait vraiment ridicule.

L'Alberta Cattle Commission, dont je fais partie... et je ne l'ai pas choisi... demande de nouveaux tarifs. Le prix des céréales devrait diminuer pour équilibrer le prix du transport qui augmenterait, ce qui mettrait les engraisseurs de bétail dans une position très avantageuse vis-à-vis les producteurs de céréales. Combien de temps les engraisseurs de bétail pourraient-ils vivre au crochet des producteurs de céréales avant que ceux-ci ne fassent faillite?

De plus, un troupeau compte en moyenne 26,5 têtes de bétail au Canada. *L'Alberta Cattle Commission* représente-t-elle le fermier moyen ou une poignée d'exploitants de parcs d'engraissement qui veulent des céréales à bon marché?

Un autre mythe... celui-ci véhiculé en grande partie par *l'Alberta Grain Commission*... à l'appui d'une modification de l'accord du Nid-de-Corbeau consiste à prétendre que la totalité de la production des céréales pourrait être transportée en position d'exportation peu de temps après la récolte. S'il était possible de transporter toute la production de céréales au cours d'une période de quatre mois, quelle devait être la taille du parc de wagons couverts? Combien de silos terminus seraient nécessaires sur la côte? Combien de bateaux devraient être utilisés pour transporter ces céréales? Combien de milles de voies de garage pour entreposer les wagons-trémies hors-saison? Tout cela est un mythe. Dans un pays vaste comme le nôtre, les céréales doivent être transportées à l'année longue. Bon nombre d'acheteurs ont besoin de céréales tout au long de l'année, certains à toutes les semaines, d'autres à tous les mois.

Nous avons une autre inquiétude: les générations futures risquent de ne pas survivre économiquement sous le coup des augmentations de tarif de transport et la population rurale risque de sombrer dans la pauvreté, non seulement les fermes, mais aussi les communautés dont l'économie repose sur l'agriculture. Au cours d'une étude récente, il a été établi qu'avec des tarifs équivalents à cinq fois le tarif du Nid-de-Corbeau, la région commerciale de Vegreville perdrait 3 millions de dollars qui s'évanouiraient sans qu'il en reste quoi que ce soit ou très peu dans la région. À des tarifs encore supérieurs, de l'ordre de six ou sept fois plus, la région commerciale de Vegreville perdrait 20 millions de dollars.

J'espère que le Comité tiendra compte de ce qui nous préoccupe et que j'ai réussi à vous faire part de mes inquiétudes. En terminant, je prévois de grandes pertes économiques dans notre région, causant des difficultés d'ordre économique et social à une population rurale et urbaine déjà durement éprouvée.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Farion.

Nous allons maintenant passer à la période de questions. Monsieur Schellenberger.

M. Schellenberger: Merci, monsieur le président. Monsieur Farion et fils, monsieur Fried, merci beaucoup pour votre mémoire. J'aurais deux questions à vous poser.

[Texte]

As an Alberta Wheat Pool delegate, do you agree with the brief that was presented this morning by the Alberta Wheat Pool?

Mr. O. Farion: I missed most of the brief that was presented. I was hear for the question period only.

Mr. Schellenberger: Okay. As a delegate, then, did you have any input in that brief?

Mr. O. Farion: Not into the brief itself, but into the policy concerning the making up of the brief.

Mr. Schellenberger: Into the policy sessions—so on the end decision, as a delegate, you are not aware of what final decision was made. Nothing was returned to you.

Mr. O. Farion: I did not see the copy of the brief.

Mr. Schellenberger: Okay, thanks.

The other is in your third paragraph. What you say in fact is true on grain over 31 million metric tonnes, but the \$651 million subsidy or Crow benefit would in fact make this not the case for that first 31 million tonnes. Is that the way you understand it as well?

Mr. O. Farion: I presume this is right.

• 1540

Mr. Schellenberger: How did you come to the extra amount of money for the Peace River country? Are you assuming their variable rates?

Mr. O. Farion: Their rate under the Crow now is 29¢ a bushel, whereas ours is in the neighbourhood of 14.5¢.

Mr. Schellenberger: I see. But in effect, they are not paying that because everyone pays the same. Or am I wrong on that?

Mr. O. Farion: I would say you are wrong because the freight rates are distance related. Half a cent per tonne mile.

Mr. Schellenberger: Okay. So your calculations are that in the future, in 1991, given this bill, a farmer in the Peace River area would pay twice as much as a farmer in Vegreville for the movement of grain? That is the basis of your calculation?

Mr. O. Farion: Right.

Mr. Schellenberger: Thank you very much.

The Chairman: Thank you, Mr. Schellenberger. Mr. Loiselle.

Mr. Loiselle: I have just one question. In your brief I read, sir, where you say:

The Alberta Cattle Commission of which I am a member, not by choice . . .

[Traduction]

En tant que délégué du *Alberta Wheat Pool*, êtes-vous d'accord avec le mémoire qui a été présenté ce matin par l'*Alberta Wheat Pool*?

M. O. Farion: J'ai manqué la plus grande partie de l'exposé. Je n'ai assisté qu'à la période de questions.

M. Schellenberger: Très bien. Maintenant, en tant que délégué, avez-vous participé à la rédaction de ce document?

M. O. Farion: Pas à la rédaction du document lui-même mais à l'élaboration des principes généraux qui ont présidé à sa rédaction.

M. Schellenberger: Ayant participé aux séances d'établissement des principes généraux, c'est-à-dire aux prises de décision, vous n'êtes pas au courant, en tant que délégué, de la décision finale qui a été prise? Vous n'en avez pas été informé?

M. O. Farion: Je n'ai pas eu en main un exemplaire du document.

M. Schellenberger: Très bien, je vous remercie.

L'autre question a trait au troisième paragraphe. Ce que vous y dites est juste en ce qui concerne les quantités de céréales qui dépassent 31 millions de tonnes métriques mais, grâce à la subvention de 651 millions de dollars ou à l'avantage du Nid-de-Corbeau, cela ne s'appliquerait pas aux premiers 31 millions de tonnes. Cela rejoint-il votre pensée?

M. O. Farion: Je présume que oui.

M. Schellenberger: Comment en êtes-vous venu à cette somme supplémentaire pour la vallée de Rivière de la Paix? Supposez-vous des taux variables?

M. O. Farion: Le tarif actuel du Nid-de-Corbeau est de 23 cents le boisseau, tandis que le nôtre est aux alentours de 14,5 cents.

M. Schellenberger: Je vois. Mais, en fait, on ne paye pas cela parce que tout le monde paye la même chose. Est-ce que je me trompe?

M. O. Farion: Je dirais que vous avez tort parce que les taux de transport de marchandises sont fonction de la distance. Un demi-cent par tonne-mille.

M. Schellenberger: D'accord. Alors, d'après vos calculs, en 1991, en vertu de la nouvel loi, un agriculteur de la vallée de la Rivière de la Paix paierait deux fois plus qu'un autre de Vegreville pour le transport de son grain? Cela est la base de votre calcul?

M. O. Farion: C'est cela.

M. Schellenberger: Merci beaucoup.

Le président: Merci, monsieur Schellenberger. Monsieur Loiselle.

M. Loiselle: Je n'ai qu'une seule question. J'ai lu dans votre mémoire ce qui suit:

L'*Alberta Cattle Commission* dont je suis membre sans l'avoir choisi . . .

[Text]

What do you mean exactly? I am told that anyway you have to pay a dollar on each head of cattle you sell to the commission. Tell me exactly what it means.

Mr. O. Farion: A few years ago when the Alberta Cattle Commission was formed, a check-off was taken on every head of cattle sold . . . I believe it is 60¢—which goes to the Alberta Cattle Commission regardless of whether I request it or not. It is taken right off the top. I think it is \$1 now. We do not have a choice in belonging to the organization. It was imposed on us; we have to live with it. Every time we sell a cow or a calf, we have to pay that check-off.

Mr. Loiselle: And what kind of services are you getting from this commission?

Mr. O. Farion: Nothing. Besides, they are working against us as mixed farmers. As mixed farmers, they work against us.

Mr. Loiselle: And after that you say that you do not want to find yourself "in a very lucrative position" on the shoulder "off of the back of the grain producer". Are you in the cattle industry or in grain producing?

Mr. O. Farion: I am in both. My main income on our farm is grain; secondary is hogs and cattle.

Mr. Loiselle: How many cattle do you have?

Mr. O. Farion: We run a herd of about 45 head.

Mr. Loiselle: And how many acres do you farm?

Mr. O. Farion: 2,000 acres are in farm.

Mr. Loiselle: Gee! Then it is not more clear to ask this question to you: What do you have to do? What is your feeling about the payment to the producers instead of to the railway, or vice versa?

Mr. O. Farion: My biggest concern is that the Crow should stay, and the price of transportation should be picked up by the federal treasury.

Mr. Loiselle: Totally?

Mr. O. Farion: Totally. They are picking up a lot of subsidies on air freight, on highways, on marine freight. I think the railroads should not be excluded from that.

Mr. Loiselle: You realize that right now the cost of such a stand, if we were to go that route, is \$651 million plus what the farmers are paying, plus the loss as supported by the railway. That means that somebody else will have to pay in the system or the taxpayer, of which you are one, or the other sectors in the economy. If everything were to go bad in Canada and especially in the western part of Canada, you will have some trouble yourself. What is the rationale that we have to follow?

Mr. O. Farion: We are paying a percentage of that freight now.

Mr. Loiselle: Yes; 18%. And 82% is paid by somebody else.

[Translation]

Que voulez-vous dire exactement? On m'a dit que, de toute façon, vous devez payer un dollar pour chaque tête de bétail que vous vendez à la commission. Expliquez-moi exactement ce qu'il en est.

M. O. Farion: Il y a quelques années, quand l'*Alberta Cattle Commission* a été formée, on a fait un prélèvement pour chaque tête de bétail vendue . . . je pense que c'était 60 cents . . . qui allait à la commission que je le demande ou non. C'est prélevé à la source. Je pense que c'est un dollar maintenant. Nous n'avons pas le choix d'appartenir ou non à l'organisation. Cela nous est imposé, il faut vivre avec. Chaque fois que l'on vend une vache ou un veau, il faut payer cette cotisation.

M. Loiselle: Et quel genre de services obtenez-vous de cette commission?

M. O. Farion: Aucun. De toute façon, elle travaille contre nous qui faisons à la fois de l'agriculture et de l'élevage.

M. Loiselle: Et après cela, vous dites que vous ne voulez pas vous trouver «dans une position très lucrative» au crochet du producteur de céréales. Faites-vous de l'élevage ou des céréales?

M. O. Farion: Je fais les deux. Ma principale source de revenu à la ferme vient des céréales; ensuite, ce sont les porcs et le bétail.

M. Loiselle: Combien de têtes de bétail avez-vous?

M. O. Farion: Nous avons un troupeau d'environ 45 têtes.

M. Loiselle: Et combien d'acres cultivez-vous?

M. O. Farion: La ferme a 2,000 acres.

M. Loiselle: Eh bien! Ce n'est pas plus clair de vous poser cette question: qu'avez-vous à faire? Que pensez-vous du paiement aux producteurs plutôt qu'aux compagnies de chemins de fer ou l'inverse?

M. O. Farion: Ce qui est le plus important pour moi, c'est que le tarif du Nid-de-Corbeau reste; le prix du transport devrait être assumé par le trésor fédéral.

M. Loiselle: En totalité?

M. O. Farion: En totalité. Le transport aérien, les routes, le transport maritime ramassent un tas de subsides. Je pense que les chemins de fer ne devraient pas être exclus de cela.

M. Loiselle: Vous vous rendez compte que le coût actuel de cette position, s'il fallait la réaliser, est de 651 millions de dollars, plus ce que les agriculteurs payent actuellement, plus la perte encourue par les compagnies de chemins de fer. Cela veut dire que quelqu'un d'autre devra payer dans le système, ou ce sera les contribuables, dont vous êtes, ou ce sera d'autres secteurs de l'économie. Si tout devait aller mal au Canada, et en particulier dans l'Ouest du pays, vous auriez vous-même des problèmes. Quel raisonnement devons-nous suivre

M. O. Farion: Nous payons un pourcentage de ce coût de transport à l'heure actuelle.

M. Loiselle: Oui, 18 p. 100. Et le 82 p. 100 qui reste est payé par quelqu'un d'autre.

[Texte]

Mr. O. Farion: Something like that.

Mr. Loiselle: And the chemical industry, mining, all the others, are paying 100%. Some of your colleagues in the same business, in the cattle business, are telling us to scratch the whole subsidy. Let the system run free with no governmental intervention and we will have the right system. Yet you are coming with the direct opposite approach. I am really mixed up.

Mr. O. Farion: Grain brings in a lot of money on the balance of trade in the international market, so that should have some bearing on the help that the west should be getting. The east is protected by tariffs to a great extent. But I believe the west has only one thing going for it, which is the Crow rate. We should protect it.

Mr. Loiselle: Look, in this whole debate—and you know it is not an accusation—there are some myths which are circulated in my own part of the country. But what you are just saying about the tariff, okay? I can tell you that the tariff now in Canada is roughly 4.4%, and it is for everybody. Everybody gains and everybody pays—myself from Quebec and you, yourself. We are gaining and losing this game, and tariffs are going down, down, down.

We came many many years ago with the Crow system to support a development in the west. Today, the same development, the same need for growth in the west, asks for maybe a little bit more participation, contribution, from the farmers to support the whole development. At the same time, we say to the rest of the country to continue a kind of participation, of contribution. But you know, we are in a balancing system and every time you play with the water in the system, somebody has too much and the other one loses. What we are trying to have is a fair level for everybody.

• 1550

It is confusing, because you are in the same business as the other people we just heard a few days or a few hours ago and you are coming with a different approach. You seem to make a lot of money, because if you are here today, able to prepare a brief, you are well articulated, then at least you have something to say.

The Chairman: Mr. Fried.

Mr. Fried: Yes, thank you. Just one comment about we being able to pay, and the other companies that pay the full shot. The only difference between those other companies and farmers is they can set their price and we cannot. They can include the cost of their freight, unlike us. We are price takers, and that is the simple answer to your question why we do not want to pay the freight.

Mr. Loiselle: They told us exactly the contrary yesterday! I will take one sector I know, the chemical one, and it is

[Traduction]

M. O. Farion: C'est quelque chose comme cela.

M. Loiselle: Et l'industrie chimique, les mines, tous les autres, payent 100 p. 100. Certains de vos collègues, dans l'élevage comme vous, nous disent de laisser tomber complètement le subside: laissons le système évoluer librement sans intervention gouvernementale et tout ira bien! Et vous, vous arrivez avec un point de vue complètement opposé. Je ne sais plus quoi penser.

M. O. Farion: Les céréales apporte beaucoup d'argent à notre balance commerciale grâce au marché étranger, de sorte que vous devriez prendre un peu en considération l'aide que l'Ouest devrait recevoir. L'est du pays est protégé par des barrières tarifaires dans une large mesure. Mais je pense que l'Ouest n'a qu'une chose pour lui, le tarif du Nid-de-Corbeau. Nous devrions le protéger.

M. Loiselle: Ecoutez, dans tout ce débat... et vous savez que ce n'est pas une accusation, il y a des mythes qui circulent dans la partie du pays d'où je viens. Mais que dites-vous au sujet des barrières tarifaires? Je peux vous dire qu'elles sont environ de 4,4 p. 100 actuellement au Canada et cela vaut pour tout le monde. Tout le monde gagne et tout le monde paye... moi-même du Québec et vous, vous-même. On gagne et on perd à ce jeu et les barrières tarifaires diminuent, diminuent, diminuent.

On a établi, il y a très très longtemps, le tarif du Nid-de-Corbeau pour aider au développement de l'Ouest. Aujourd'hui, le même développement, le même besoin de croissance dans l'Ouest, nécessite peut-être un peu plus de participation, de contribution, de la part des agriculteurs pour tout ce développement. En même temps, nous disons au reste du pays de continuer à fournir une sorte de participation, de contribution. Mais vous savez, nous sommes dans un système d'équilibre, de vases communicants, chaque fois que vous changez le niveau de l'eau quelque part quelqu'un en a trop et un autre y perd. Ce qu'on essaie d'obtenir, c'est un bon niveau pour tout le monde.

C'est embrouillant, parce que vous êtes dans la même branche d'activité que les gens que nous venons d'entendre il y a quelques jours ou il y a quelques heures, et vous avez un point de vue différent. Vous semblez faire beaucoup d'argent, car, si vous êtes ici aujourd'hui en mesure de rédiger un mémoire, vous vous exprimez bien, alors vous avez au moins quelque chose à dire.

Le président: Monsieur Fried.

M. Fried: Merci. Une seule remarque à propos du fait que nous sommes capables de payer et à propos des autres sociétés qui paient le plein prix. La seule différence entre ces deux autres sociétés et les fermiers, c'est qu'elles peuvent fixer leurs prix, pas nous. Elles peuvent inclure le coût du transport, pas nous. Nous n'avons pas le choix des prix, et c'est la réponse très simple à votre question: pourquoi nous ne voulons pas payer le transport.

M. Loiselle: Hier, on nous a dit exactement le contraire. Prenons un secteur que je connais, celui des produits chimi-

[Text]

absolutely wrong to say they can establish their price. They have to compete, not only within Canada, but with the Gulf Coast; they have to compete with the Japanese technology in Saudi Arabia. Then to say they have the power to establish their price is wrong. When we put the question to them that if they have special deals with the railroads, if they are losing money because the international price is going down, they are telling you, we have some clause but we are not really protected.

Mr. Althouse: It is the same thing for coal.

Mr. Loiselle: Yes, the same thing for coal. But, at the same time they are paying 100%, you are paying 18%. We are asking you to improve the whole system. The real purpose is to improve the whole system, to be able to handle more grain, to be able to produce more revenues for the producer in the west and the Canadian economy, and we have many, many different versions to achieve this goal.

By Bill C-155 the government is not saying to the farmers, the Canadian taxpayer just resigned and we will not pay any penny any more in the system. We say we will continue. But we are in difficulty and we cannot increase the part of the shareholders who are asking you to do something. We will put money and try to improve the whole system and your own situation.

The Chairman: Mr. Farion.

Mr. O. Farion: Could I ask this hon. member a question?

Mr. Loiselle: Yes. It normally is the reverse.

Mr. O. Farion: How could you explain that a farmer in the Peace River country would have to be paying \$1.33 extra over the price of what he receives for his product to move a bushel of grain? How could we live with a situation such as that? It would cost him money to produce, not only to produce but just to ship. Then you take in the cost of production of your product.

Mr. Loiselle: And if the same producer would be around Edmonton or Calgary, he would make money?

Is he losing money because he is in the Peace River area? Why is he losing money?

Mr. O. Farion: Because he lives in the Peace River country he has two strikes against him right now. He is paying a higher rate now and as the prices double, his prices will double also just about four times as much... his will be four times as much as ours.

Mr. Loiselle: In the south?

Mr. O. Farion: Right.

Mr. Loiselle: Yes, but it has nothing to do with the Crow or Bill C-155.

[Translation]

ques. Il est absolument erroné de dire que les fabricants peuvent fixer leur prix. Ils doivent faire face à la concurrence non seulement ici, au Canada, mais aussi dans le Golfe Persique, ils doivent soutenir la concurrence de la technologie japonaise en Arabie saoudite. Dire qu'ils peuvent établir leur prix est erroné. Quand nous leur demandons s'ils ont des contrats spéciaux avec les compagnies de chemin de fer, et s'ils perdent de l'argent parce que le prix mondial est à la baisse, ils vous répondent: il y a une clause, mais nous ne sommes pas vraiment protégés.

M. Althouse: C'est la même chose avec le charbon.

M. Loiselle: En effet. Mais là ils paient 100 p. 100 tandis que vous payez 18 p. 100. Nous vous demandons d'améliorer tout le système. L'objectif réel, c'est d'améliorer tout le système, d'être en mesure de manutentionner plus de grain, de produire plus de revenus pour le producteur de l'Ouest et pour l'économie canadienne et nous avons un très grand nombre de propositions quant à la façon d'y parvenir.

Avec le projet de loi C-155, le gouvernement ne dit pas aux fermiers: le contribuable canadien a démissionné et nous n'investirons pas un sou de plus dans le système. Nous disons que nous allons continuer. Mais nous sommes en difficulté et nous ne pouvons accroître la part des actionnaires qui vous demandent de faire quelque chose. Nous allons investir de l'argent et tenter d'améliorer tout le système et votre propre institution.

Le président: Monsieur Farion.

M. O. Farion: Puis-je poser une question à l'honorable député?

M. Loiselle: Oui. Normalement c'est le contraire qui se produit.

M. O. Farion: Comment pouvez-vous expliquer qu'un fermier de la région de la rivière de la Paix serait obligé de payer, pour le transport d'un boisseau de grain, \$1.33 de plus que le prix qu'il reçoit pour son produit? Comment pouvons-nous vivre dans une situation comme celle-là? Ce fermier serait obligé de déboursier de l'argent pour produire, et non seulement pour produire, mais aussi pour expédier son produit. Et vous comptez le coût de production de votre produit.

M. Loiselle: Et si le même producteur vivait dans les environs d'Edmonton ou de Calgary, il ferait de l'argent?

Est-ce qu'il perd de l'argent parce qu'il vit dans la région de la Rivière de la Paix? Pourquoi perd-il de l'argent?

M. O. Farion: Parce qu'il vit dans la région de la Rivière de la Paix, il a contre lui en ce moment deux mauvais points. À l'heure qu'il est, il paie un taux plus élevé, et quand les prix doublent, les siens vont doubler également à peu près quatre fois autant... Ses prix seront quatre fois plus élevés que les nôtres.

M. Loiselle: Dans le sud?

M. O. Farion: Exactement.

M. Loiselle: Oui, mais cela n'a rien à voir avec le Nid-de-Corbeau ou le projet de loi C-155.

[Texte]

Mr. O. Farion: Yes it does. Because this is what the Crow is protecting. There is a set rate. If we go four times over that . . .

• 1600

Mr. Loiselle: My colleague, Mrs. Côté, put a very fair question the other day, asking why we do not have an equalized regime of tariffs in the west. In my mind, it is quite clear that somebody living in the north of Saskatchewan or Alberta is paying more than the guy close to the main branch in the south. My colleague put a very fair question: Why do we not have an equalization program to make sure that everyone will receive the same? The answer for that has been: there will be a revolution. We were looking for something fair.

The Chairman: Would you like to comment, Mr. Farion?

Mr. O. Farion: I think we have one of the fairest systems right now, under the present set-up. We are trying to protect it.

Mr. Loiselle: It is not good, but better than anything else.

Mr. O. Farion: That is right.

Mr. Loiselle: You may be right; we are better with the devil we know.

The Chairman: Thank you, Mr. Loiselle. Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, I will follow up on some of the points Mr. Loiselle raised. He was talking about the freight rates for other commodities. The Chemical Producers' Association was complaining to us yesterday that they could not set their prices, they had to compete in the international markets, and they wept their tears. The prices that they receive for their various kinds of production in 1970 compared to what they get now . . . the prices they charge have gone up. The prices of coal that the coal producers receive have gone up five times as much as they used to get in 1970. And lumber products: price a thousand feet of lumber in 1970 and price it for 1983, and you will find they have gone up three, four or five times. If the grain producers could get three, four, five times the present price for their grain, would you then be willing to pay more freight charges?

Mr. O. Farion: If somebody would guarantee me a price that the grain will stay there, I think we would be willing to move off the Crow. But until such time as we have some price guarantee or cost of production built into our system of production, I cannot see us moving on.

Mr. Benjamin: Is it not correct that prices that the grain producers receive have remained relatively static or reduced between 1970 and now? Say between 1974 and now—over the past 10 years. Your prices—whether it is wheat, barley,

[Traduction]

M. O. Farion: Au contraire, c'est cela, précisément que le Nid-de-Corbeau protège. Il y a un taux fixe. Si le nôtre est quatre fois plus élevé . . .

M. Loiselle: Ma collègue, M^{me} Côté, a soulevé une question très juste l'autre jour lorsqu'elle a demandé pourquoi l'on n'avait pas instauré un régime de tarifs égalisé dans l'Ouest. Il est tout à fait clair pour moi que quelqu'un qui vit dans le nord de la Saskatchewan ou de l'Alberta doit payer plus cher qu'un autre qui vit à proximité de la succursale principale dans le Sud. Ma collègue a soulevé une question très juste: pourquoi n'avons-nous pas un programme de préréquation afin de nous assurer que tout le monde reçoive la même chose? La réponse a été la suivante: il y aura une révolution. Nous cherchions une solution juste.

Le président: Aimeriez-vous commenter cette question, monsieur Farion?

M. O. Farion: Je crois que, dans le contexte actuel, nous avons l'un des systèmes les plus justes. Nous essayons de le protéger.

M. Loiselle: Il n'est pas bon, mais il est meilleur que n'importe quel autre.

M. O. Farion: C'est exact.

M. Loiselle: Vous avez peut-être raison; un tien vaut mieux que deux tu l'auras.

Le président: Merci, monsieur Loiselle. Monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Monsieur le président, j'aimerais commenter certains des points soulevés par M. Loiselle. Il parlait des tarifs marandises relatifs à d'autres produits. L'Association canadienne des fabricants de produits chimiques qui a comparu devant nous hier, s'est plainte amèrement de ce qu'elle ne pouvait fixer ses prix et qu'elle devait soutenir la concurrence sur les marchés internationaux. Les prix que recevaient ses membres pour les divers genres de production en 1970 comparativement à ce qu'ils reçoivent maintenant . . . leurs prix ont monté. Les producteurs de charbon obtiennent des sommes cinq fois plus élevées que ce qu'elles étaient en 1970. Et les produits du bois d'oeuvre; fixer le prix de 1,000 pieds de bois d'oeuvre en 1970 et en 1983, et vous découvrirez qu'il est trois, quatre ou cinq fois plus élevé. Si les producteurs de grain pouvaient obtenir trois, quatre ou cinq fois le prix actuel pour leur grain, seriez-vous prêt à payer des tarifs marchandise plus élevés.

M. O. Farion: Si quelqu'un garantissait que le grain demeurerait à un certain prix, je pense que nous serions prêts à modifier l'entente du Nid-de-Corbeau. Mais tant qu'une certaine garantie au sujet des prix ou un certain coût de production ne sera pas intégré à notre système de production, je ne peux pas concevoir que nous apportions des modifications.

M. Benjamin: N'est-il pas exact de dire que les sommes versées aux producteurs de grain sont demeurées relativement statiques ou ont baissé entre 1970 et maintenant? Disons entre 1974 et maintenant c'est-à-dire au cours des dix dernières

[Text]

rapeseed, or whatever else—are either the same or less than you were getting in 1974. That is the case.

Mr. O. Farion: Right. That is right.

Mr. Benjamin: Then it seems to me, Mr. Chairman, mythology about how these other shippers pay the compensatory rate; they have also been getting compensatory prices. I am sure the grain producers would be willing to pay something like a compensatory rate if they got compensatory prices for their production. They are not in the same boat as the coal producers and the chemical producers and the forest product producers and potash producers.

The Chairman: Do you have a question, Mr. Benjamin?

Mr. Benjamin: No.

The Chairman: Mr. Loiselle.

Mr. Loiselle: Mr. Chairman, just to correct the record, between 1970 and now the price of wheat increased by four times—just for the record.

Mr. Benjamin: Between 1974 now.

Mr. Loiselle: Mr. Benjamin is always using 1974. It is a good year for him, but not a good year to make averages.

The Chairman: Mr. Hargrave.

Mr. Hargrave: Thank you, Mr. Chairman. Mr. Chairman, I would like to ask the Farion family, first of all: You do farm in the Vegreville area; is that correct?

Mr. O. Farion: That is right.

Mr. Hargrave: And because of some of your comments that relate to the Peace River block, do you also or have you ever farmed in the Peace River area?

Mr. O. Farion: No, I have not. But I am aware of the freight structure.

Mr. Hargrave: What grains do you raise principally? Would it be barley and wheat? What grains would you raise on your farm?

Mr. O. Farion: On our farm? Mr. Chairman, on our farm we raise three crops; that is, canola, wheat and barley—in equal quantities as close as possible.

Mr. Hargrave: And that follows pretty well year by year, right? Mr. Farion, are you also in the hog business?

Mr. O. Farion: To a small extent, yes.

Mr. Hargrave: Have you ever been in it to a larger extent?

Mr. O. Farion: Yes.

Mr. Hargrave: Is there a fairly active hog operation in your general Vegreville area?

[Translation]

années. Vos prix, que ce soit pour le blé, l'orge, le colza ou n'importe quel autre produit, sont soit identiques, soit inférieurs à ce qu'ils étaient en 1974. C'est là la situation.

M. O. Farion: Exact. C'est exact.

M. Benjamin: Alors il me semble, monsieur le président, que ce que les autres expéditeurs ont dit au sujet du versement du taux compensatoire est de la mythologie; ils ont aussi obtenu des prix compensatoires. Je suis sûr que les producteurs de grain seraient prêts à payer un tarif compensatoire quelconque s'ils obtenaient des prix compensatoires pour leurs produits. Ils ne sont pas dans la même situation que les producteurs du secteur du charbon, du secteur chimique, du secteur forestier et du secteur de la potasse.

Le président: Avez-vous une question monsieur Benjamin?

M. Benjamin: Non.

Le président: Monsieur Loiselle.

M. Loiselle: Monsieur le président, j'aimerais dire, simplement pour corriger le procès-verbal, qu'entre 1970 et maintenant le prix du blé a quadruplé simplement pour le procès-verbal.

M. Benjamin: Entre 1974 et maintenant.

M. Loiselle: M. Benjamin a fait allusion à l'année 1974. C'est une bonne année pour lui, mais pas une bonne année pour calculer des moyennes.

Le président: Monsieur Hargrave.

M. Hargrave: Merci, monsieur le président. Monsieur le président, j'aimerais poser à la famille Farion en tout premier lieu la question suivante: vous cultivez dans la région de Vegreville, est-ce exact?

M. O. Farion: C'est exact.

M. Hargrave: Étant donné que vous avez fait certains commentaires au sujet du secteur de Rivière de la Paix, cultivez-vous ou avez-vous déjà cultivé dans la région de Rivière de la Paix?

M. O. Farion: Non, je n'ai pas cultivé dans cette région. Mais je suis au courant des tarifs marchandises.

M. Hargrave: Quelles céréales cultivez-vous principalement? Est-ce de l'orge et du blé? Quelles céréales cultivez-vous dans votre ferme?

M. O. Farion: Dans notre ferme? Monsieur le président, nous avons trois cultures dans notre exploitation agricole, c'est-à-dire le colza canola, le blé et l'orge, en quantité également autant que possible.

M. Hargrave: Et vous gardez à peu près la même structure d'année en année, n'est-ce pas? Monsieur Farion, faites-vous également l'élevage du porc?

M. O. Farion: À petite échelle, oui,

M. Hargrave: En avez-vous déjà fait à plus grande échelle?

M. O. Farion: Oui.

M. Hargrave: L'élevage du porc est-il un secteur assez actif dans l'ensemble de la région de Vegreville?

[Texte]

Mr. O. Farion: Yes, there is.

Mr. Hargrave: The reason I am asking these questions, Mr. Farion, is that as the costs of moving grain—especially barley, or if you like, feed wheat—by rail increases, as you indicated in using those projections of what it is going to cost down the road after certain developments take place with respect to proposed new legislation, do you not see the real possibility that instead of paying that added cost, and it is a significant increase in moving grain by rail, is it not a real possibility that you will try to concentrate it to get around that cost and feed hogs, for example, and get into hogs in a major way so that you could concentrate, say, eight pounds of barley to produce one pound of hog? You know the argument there. Is that a possibility? Is that not a likely occurrence down the road?

Mr. O. Farion: I would like to answer your question this way. I used to be in hogs in a fairly big way, but due to manipulation in the marketplace we were forced out of hogs. At one time, I shipped a load of hogs and I got 24¢ a pound. When I received that cheque, I backed my truck up to the hog barn and shipped everything that looked like a hog off the farm.

Mr. Hargrave: What year would that have been? Do you remember?

Mr. O. Farion: That was about 1968-1970, somewhere in those years. There is no way that I could produce hogs at that price. Yet the meat over the counter was not lowered significantly to the consumers in proportion to what I was receiving for the products on the farm.

Our problem is red meat production in this province. It is not the Crow; it is the manipulation in the marketplace. Until we can get some programs in there that will stabilize our prices and keep them at the level where we can count in the cost of production, red meat production in the west will never take off unless people have marginal land on which they cannot raise crops or are going to be forced into it.

Should the Crow go, the west is going to fill up with so many cattle and so many hogs that they are going to be coming out of our ears. Not only are we going to be giving cattle and hogs away in the west, it will also knock the prices out of the eastern feeders, out of eastern farmers, and put them into poverty.

Mr. Hargrave: Mr. Farion, tell me a little about your assessment of, let us say, your neighbours who are in hogs and staying in hogs right now. Are they making a reasonable living? Are they growing their own barley for their own hogs too?

Mr. O. Farion: In our neighbourhood, in the Vegreville area, we have possibly 10 fair-sized hog operations. I say roughly 10. There may be 9 or there may be 12. I am not quite sure. They are selling hogs now at 68¢. That was the price of hogs last

[Traduction]

M. O. Farion: Oui.

M. Hargrave: Si je vous pose ces questions, Monsieur Farion, c'est qu'à mesure que les coûts du transport du grain—et particulièrement l'orge ou, si vous voulez, le blé servant à nourrir les animaux—par chemin de fer augmentent, comme vous l'avez indiqué à l'aide des projections de ce que seront les coûts de transport à la suite des nouvelles propositions de loi, n'entrevoiez-vous pas la possibilité réelle qu'au lieu de payer ce coût supplémentaire—et le transport du grain par voie ferrée connaîtra une hausse importante—ne serait-il pas réellement possible que vous essayiez de concentrer le grain par exemple, et de vous lancer vraiment dans l'élevage des porcs de façon à concentrer, disons, huit livres d'orge pour produire une livre de porc? Vous connaissez cet argument. Est-ce là une possibilité? N'est-ce pas une situation qui risque de se reproduire.

M. O. Farion: J'aimerais vous répondre de cette façon. J'ai déjà fait l'élevage du porc sur une assez grande échelle, mais j'ai dû quitter ce secteur à cause de la manipulation dont il était entouré sur le marché. À un certain moment, j'ai expédié un chargement de porcs pour lequel j'ai reçu 24c. la livre. Lorsque j'ai touché ce chèque, j'ai reculé mon camion près de la grange et j'ai sorti de la ferme tout ce qui pouvait ressembler à un porc.

M. Hargrave: En quelle année cela a-t-il pu se passer? Vous rappelez-vous?

M. O. Farion: C'était à peu près en 1968-1970. Autour de ces années-là. Je ne pouvais absolument pas produire des porcs à ce prix là. Pourtant, le prix de la viande vendue aux consommateurs n'avait pas subi de baisse importante par rapport à ce que je recevais pour les produits de la ferme.

Notre problème, c'est la production de viande rouge dans cette province. Ce n'est pas l'entente du Nid-de-Corbeau, mais plutôt la manipulation sur le marché. Tant que nous n'aurons pas des programmes nous permettant de stabiliser nos prix et de les maintenir à un niveau qui nous permette de tenir compte des coûts de production, la production de viande rouge dans l'Ouest ne connaîtra jamais un essor manqué à moins que les gens n'aient des terres impropres aux cultures ou ne soient forcés de se lancer dans ce secteur.

Si l'entente du Nid-de-Corbeau est abolie, l'Ouest se dotera de tant de bétail et de porcs que nous ne saurons plus qu'en faire. Non seulement nous donnerons le bétail et les porcs dans l'Ouest, mais nous réduirons aussi à néant les prix des producteurs de l'Est, des agriculteurs de l'Est, et nous les jetterons dans la pauvreté.

M. Hargrave: Monsieur Farion, expliquez-moi un peu comment vous évaluez, disons, la situation de vos voisins qui faisaient l'élevage du porc et continuent à le faire à l'heure actuelle. Gagnent-ils assez bien leur vie? Cultivent-ils eux-mêmes leur orge pour leurs porcs aussi?

M. O. Farion: Dans notre voisinage, dans la région de Vegreville, nous avons peut-être dix exploitations agricoles où l'élevage du porc est assez important. Je dirais à peu près dix. Il pourrait y en avoir 9 ou peut-être 12. Je ne suis pas certain. On vend présentement des porcs à 68c. C'était le prix en cours

[Text]

week. To me that is just about a break-even point where you cannot make any money raising hogs at that price.

• 1610

The Chairman: May I interrupt for a minute, Mr. Hargrave?

Mr. Hargrave: Yes.

The Chairman: I would like to ask Mr. Farion if he would tell us, for those of us who do not know, what he would describe as a fair-sized hog production.

Mr. Hargrave: I was going to ask him that.

The Chairman: Sorry to butt in.

Mr. O. Farion: A fair-sized operation would be roughly 400 to 500 to 600 hogs a year, and there are some bigger ones. I can also add, since you seem to be interested in this subject, that in our county this year—and I presume that is due to the possibility of the Crow being lost . . . permits have been applied to build 13 new hog barns. That is an indication that the market is going to be flooded with hogs in the very near future. Hogs are very easy to get into. In a year you can have a lot of hogs on a farm.

Mr. Hargrave: Thank you, Mr. Farion.

Mr. Chairman, in the light of the exchange between Mr. Loiselle and the witnesses, I think I should properly put on the record two or three facts. One is that the Alberta cattle commission in the Province of Alberta that is deducted quite properly at every recognized cattle market is 80¢ per head. It was increased a year or so ago from, I think, 40¢ to 80¢. That funding on that check-off supplies the major budget not only for the Alberta Cattle Commission, all of their budget, but since Alberta is the largest beef cattle producer in Canada by provinces the Alberta Cattle Commission supplies the biggest part of the budget of the Canadian Cattlemen's Association, and always has since it relates directly to the number of cattle owned and eventually sold.

I would say that yesterday morning we saw a very good example of how some of that budget was expended right here in Alberta when the Alberta Cattle Commission presented an excellent presentation to this committee that was exceedingly well documented, and I should add that two or three of the senior staff people of the Alberta Cattle Commission and the chief executive members of their executive were very much involved in the background work for the Gilson committee for months on end and on those special task forces that were a companion item to it. So I think the committee should be aware of that.

Of course I would add also that one of the major functions of that check-off money through the Alberta Cattle Commission and through the Canadian Cattlemen's Association is product advertising and making sure that we find new markets if there are any to find for our product, which is beef either domestically or in foreign countries.

Thank you, Mr. Chairman.

[Translation]

la semaine dernière. A mon avis, c'est le point-seuil, c'est-à-dire qu'on ne fait pas de profit en élevant des porcs et en les vendant à ce prix-là.

Le président: Puis-je vous interrompre un instant, monsieur Hargrave?

M. Hargrave: Oui.

Le président: Est-ce que M. Farion pourrait expliquer ce qu'est une production porcine de taille respectable, pour ceux d'entre nous qui l'ignorent?

M. Hargrave: J'allais le lui demander.

Le président: Je m'excuse d'être intervenu.

M. O. Farion: Une exploitation de taille respectable produit environ 400 à 500 ou 600 porcs par année, mais il en existe de plus grandes. Je pourrais également ajouter, puisque le sujet semble vous intéresser, qu'au Canada, cette année (et je suppose que cela est dû à la possibilité de modification de l'entente du Nid-de-Corbeau), on a accordé des permis pour la construction de 13 nouvelles porcheries. Cela signifie qu'il y aura surpopulation de porcs sur le marché très bientôt. Les porcs se reproduisent très facilement. En une année, on peut en avoir un grand nombre sur une ferme.

M. Hargrave: Merci, monsieur Farion.

Monsieur le président, compte tenu de l'échange entre M. Loiselle et les témoins, je crois qu'il faudrait préciser deux ou trois éléments à titre d'information. D'abord, en Alberta, la commission prélevée sur la vente de bovins sur tous les marchés reconnus est de 80c. la tête. Il y a environ un an qu'elle est passée de 40c à 80c. Ces retenues constituent la principale source de revenu de l'Alberta Cattle Commission, et constituent la totalité de son budget. Cependant, comme l'Alberta est la principale province productrice de boeuf au Canada, l'Alberta Cattle Commission fournit également la plus grande partie du budget de l'Association des producteurs de bovins et l'a toujours fait, puisqu'elle se fonde sur le nombre de bovins que possède le producteur et qu'il vendra.

Je dois ajouter qu'hier matin, on nous a donné un très bon exemple d'une utilisation judicieuse de ce budget en Alberta. En effet, l'Alberta Cattle Commission a soumis au Comité un excellent mémoire, très bien documenté. De plus, deux ou trois membres importants de l'Alberta Cattle Commission et les principaux membres de la direction ont participé très activement au travail de documentation du comité Gilson pendant plusieurs mois d'affilée et ont fait partie des équipes spéciales de travail auxiliaires. J'estime que le Comité ne doit pas l'ignorer.

Je dois en outre préciser, en outre, que l'Alberta Cattle Commission et l'Association des producteurs de bovins utilisent en grande partie ces fonds pour faire de la promotion et trouver de nouveaux marchés, le cas échéant, pour notre produit, le boeuf, au Canada ou à l'étranger.

Merci, monsieur le président.

[Texte]

The Chairman: Thank you, Mr. Hargrave.

Monsieur Tessier.

M. Tessier: Merci, monsieur le président.

Monsieur le président, il est question ici de l'*Alberta Wheat Pool Sub-Committee*. Combien de ces sous-comités existe-t-il en Alberta et combien de membres de ce sous-comité représentez-vous ici aujourd'hui?

Mr. O. Farion: What was the second question?

The Chairman: How many subcommittees in the province, and how many members in your subcommittee.

Mr. O. Farion: Mr. Chairman, to answer that there are 70 subcommittees in the Province of Alberta. There are 70 districts in Alberta and each district has a subcommittee and on each committee sit between 15 and 20 members.

The Chairman: Thank you.

Mr. Tessier.

M. Tessier: On sait que vos fils et la personne qui était assise à cette table ce matin font partie de la *National Farmers Union*. Je tente de compter le nombre d'associations d'agriculteurs auxquelles vous faites partie. Pourriez-vous me citer un nombre approximatif qui me permettrait de savoir si vous faites partie d'une dizaine d'associations ou plus? J'essaie de comprendre... Mais si j'additionne le nombre des différentes associations de producteurs, j'en arrive à la conclusion que le total dépasse la population complète de l'Alberta! J'essaie de m'y retrouver pour savoir qui représente vraiment qui?

Mr. O. Farion: Mr. Chairman, this is going to be a difficult one to answer right off the top of my head, but I believe I am a captive member of about 12 organizations. I am a member of the Alberta Wheat Pool, United Grain Growers, the Alberta Hog Marketing Board, the Alberta Cattle Commission, the Rapeseed Growers Association—what more? There are hog marketing boards. There are different organizations we belong to, and that is why you have more members than population in Alberta.

M. Tessier: Pour quelqu'un qui ne connaîtrait pas ces associations-là, lui donneriez-vous le même avis que celui exprimé par deux de vos fils, à savoir que l'association qui les représente le mieux est la *National Farmers Union*?

The Chairman: Greg Farion.

Mr. G. Farion (Alberta Wheat Pool Subcommittee 603): I would like to speak to that one. All the organizations my father just mentioned—and I think I speak for almost everyone at this table—we do not belong to any of those organizations by choice. Simply by having the product we are a member of that organization. The only organization which I think any of us voluntarily belong to—I cannot speak for Harley, I guess; he might belong to some others—would be the National Farmers Union. That is the only organization which we are not compulsorily a part of, and the reason we belong to that organization is we believe in that policy. Just by being a member of all these other organizations does not mean that they agree with our policy. The Alberta Cattle Commission, for example, is one organization that works directly against us

[Traduction]

Le président: Je vous remercie, monsieur Hargrave.

Mr. Tessier.

Mr. Tessier: Thank you, Mr. Chairman.

Mr. Chairman, concerning the Alberta Wheat Pool subcommittee we are referring to, how many subcommittees are there in the province of Alberta and how many subcommittee members are you representing here today?

M. O. Farion: Quelle était la deuxième question?

Le président: Combien de sous-comités existe-t-il en Alberta et combien de membres de sous-comités représentez-vous?

M. O. Farion: Monsieur le président, on compte 70 sous-comités en Alberta. Il y a 70 districts dans la province et chaque district possède son sous-comité; chaque comité comprend 15 à 20 membres.

Le président: Merci.

Monsieur Tessier.

Mr. Tessier: We are aware that your sons as well as the person who was sitting at this table this morning are members of the National Farmers Union. I am trying to determine how many farmers' associations you belong to. Could you give me a rough estimate, could you tell me if you belong to a dozen associations or more? I am trying to understand... But, if I add up all the different producers associations, I get a grand total higher than the population of Alberta! I am trying to find out who is representing whom...

M. O. Farion: Monsieur le président, il m'est difficile de répondre à cette question de but en blanc, mais je dois obligatoirement être membre d'environ 12 associations. Je suis membre de l'Alberta Wheat Pool, de la United Grain Growers, de l'Alberta Hog Marketing Board, de l'Alberta Cattle Commission, du Conseil de Canola du Canada, que sais-je encore? Il y a des commissions de commercialisation du porc. Nous appartenons à diverses associations, c'est pourquoi elles comptent plus de membres que l'Alberta n'a d'habitants.

Mr. Tessier: Would you tell someone unfamiliar with those associations that the one that represents best the producers is the National Farmers Union, which seems to be your sons' opinion?

Le président: Greg Farion.

M. G. Farion (Alberta Wheat Pool Subcommittee 603): Je tiens à parler de celle-là. Nous ne faisons partie d'aucune des associations que mon père a mentionnées par choix et je crois pouvoir parler au nom de presque tous ceux qui siègent autour de cette table. Nous en sommes automatiquement membres en raison de notre production. La seule association dont nous faisons tous partie de plein gré, sauf, peut-être Harley, qui fait probablement partie d'autres groupements, est la National Farmers Union. C'est la seule association dont nous ne faisons pas automatiquement partie et nous y adhérons parce que nous approuvons sa politique. L'adhésion à toutes ces associations ne signifie pas qu'on appuie leur ligne de conduite. Ainsi, l'Alberta Cattle Commission prend certaines mesures qui vont directement à l'encontre des intérêts des petits exploitants

[Text]

as small farmers. They are only looking after a select number of cattle operations. So, although we are members of those organizations, we do not advocate their theories. The National Farmers Union is the organization that we do belong to—and, of course, the Alberta Wheat Pool—voluntarily.

M. Tessier: Une dernière question, monsieur le président.

A la page 2 de votre mémoire, vous dites:

In 1891 before the Crow rate was put in place the railroads were charging more to get grain moved than the grain was worth. We may return to the same situation.

Can you explain that?—because it seems to me quite impossible to live such a situation in the future.

The Chairman: Who would like to answer that one?

Mr. O. Farion: I lost that one. That was not coming through right.

The Chairman: Maybe it is because he was speaking in English and you might have been getting the French translation.

Mr. O. Farion: Oh, that is what happened.

• 1620

Le président: Monsieur Tessier, pourriez-vous répéter votre question? Vous pouvez le faire en français ou en anglais, c'est votre choix.

M. Tessier: Eh bien, monsieur le président, puisque ce n'était pas suffisamment clair en anglais, je reprends ma question en français.

A la page 2 de votre mémoire, vous dites avoir peur que la situation d'avant 1891 ne se reproduise. Cela me paraît tout à fait impossible. Voulez-vous tenter de justifier le deuxième paragraphe de votre mémoire en page 2?

Mr. G. Farion : Mr. Chairman, I will read what was asked. In here there is a statement which says:

In 1891, before the Crow rates were put in place, the railroads were charging more to get grain moved than the grain was worth. We may return to the same situation should the Crow rate be done away with.

The question was, can we land up in the same situation. I believe we can. If the conditions were right for the railroads to charge that much then there is a possibility it could be repeated.

Le président: Merci, monsieur Tessier.

Vous voulez poser une question supplémentaire, madame Côté?

Mme Côté: *It will be in French.* Je vous remercie, monsieur le président.

Combien en coûte-t-il à la famille Farion pour faire partie de 12 associations? *What are your annual fees?*

[Translation]

agricoles. Elle ne s'intéresse qu'à certains aspects de l'exploitation bovine. Par conséquent, bien que nous soyons membres de telles associations, nous n'appuyons pas leurs politiques. La National Farmers Union et, bien sûr, l'Alberta Wheat Pool, sont les deux associations dont nous faisons partie volontairement.

Mr. Tessier: One last question, Mr. Chairman.

On page 2 of your brief, you indicate that:

En 1891, avant la ratification de l'entente du Nid-de-Corbeau, les compagnies de chemins de fer exigeaient des taux supérieurs à la valeur même des grains véhiculés. Il se pourrait que cette situation se reproduise.

Pourriez-vous préciser ce que cela signifie, car je doute que cela soit possible...

Le président: Voudriez-vous répondre à cette question?

M. O. Farion: Je ne l'ai pas entendue, j'ai mal compris.

Le président: C'est peut-être parce qu'il l'a posée en anglais et que vous écoutiez la traduction française.

M. O. Farion: C'est cela.

The Chairman: Mr. Tessier, could you repeat your question? You can speak French or English, it is up to you.

Mr. Tessier: Well, Mr. Chairman, since my question was not clear enough in English, I will repeat it in French.

On page 2 of your brief you say you fear a recurrence of the conditions that prevailed before 1891. That seems totally impossible to me. Would you like to substantiate the second paragraph on page 2 of your brief?

M. G. Farion: Monsieur le président, je vais lire ce qu'on m'a demandé. Ici, il y a une déclaration qui dit:

En 1891, avant la mise en vigueur des taux du Nid-de-Corbeau, les compagnies de chemins de fer exigeaient, pour le transport du grain, un prix plus élevé que la valeur de ce dernier. Cette situation pourrait se reproduire si le taux du Nid-de-Corbeau était aboli.

La question que j'ai posée c'est: est-il possible que nous aboutissions à la même situation? Je crois que oui. Si les conditions qui régnaient à cette époque justifiaient les compagnies de chemins de fer d'exiger un prix si élevé, il est possible que cela se répète.

The Chairman: Thank you Mr. Tessier.

Any supplementary questions? Mrs. Côté.

Mrs. Côté: *Ce sera en français.* Thank you, Mr. Chairman.

How much does it cost the Farion family to be a member of 12 associations? *Quelles sont vos cotisations annuelles?*

[Texte]

Mr. G. Farion: Mr. Chairman, the question was, how much does it cost to belong to all those organizations. I will start off with the list this way:

To the Alberta Wheat Pool we paid a \$5 membership and we had to sell 500 bushels of grain to their elevator system to get a full-fledged membership with Alberta Wheat Pool. That is all it cost us.

With United Grain Growers I believe we had to pay \$2, or is it maybe \$5, I am not quite sure, but it was a lifetime membership.

With the Alberta Hog Board we pay \$3 for every hog we ship.

For the Alberta Cattle Commission we pay 80¢ a head.

The Rapeseed Association is a voluntary membership. You pay \$20 a year to belong to it. I believe it is \$20, unless the price went up recently.

It is not really very much money. The National Farmers Union, I would say, has an open membership of \$100 and that is voluntary if we want to give it or if we do not.

Mr. Towers: A point of order, Mr. Chairman.

The Chairman: A point of order, Mr. Towers.

Mr. Towers: Yes. I am sure that Mr. Farion did not wish to mislead the committee in saying that it cost him \$3 for every hog he shipped just for membership. I am sure, Mr. Farion, you should tell the committee there is some insurance involved there.

Mr. G. Farion: You are right. I am sorry I left that impression. It costs us \$3, but there is some money going toward building of a plant. Harley, I think you could answer that one better.

The Chairman: Mr. Fried.

Mr. G. Farion: You cannot?

The Chairman: Okay. *Merci, madame Côté.* Mr. Neil.

Mr. Neil: Thank you, Mr. Chairman. Mr. Farion, I gather your position is that the Crow should remain as it is, and the producers should not pay any more. Is this correct? You are a director of the Alberta Wheat Pool.

Mr. G. Farion: I am a delegate of Alberta Wheat Pool, not a director.

Mr. Neil: A delegate, I am sorry. As such you attend all their meetings when policy is formed.

Mr. G. Farion: That is right.

Mr. Neil: And the pools are on record in their brief as saying that they are not opposed to change, and they are also on record as saying that the producer should pay more. When that policy was determined and discussed, were you part of the discussion as a delegate?

[Traduction]

M. G. Farion: Monsieur le président, on m'a demandé combien ça nous coûte pour être membre de toutes ces associations. Je commencerai l'énumération comme suit:

En ce qui concerne l'*Alberta Wheat Pool*, nous avons payé \$5 de cotisation et nous avons dû vendre 500 boisseaux de grain à son silo à céréales pour devenir membre à part entière de cette association. C'est tout ce que ça nous a coûté.

Pour ce qui est de *United Grain Growers*, je crois que nous avons dû payer \$2, ou peut-être \$5. Je ne suis pas certain, mais nous sommes membres à vie.

Quant à l'*Alberta Hog Board*, nous payons \$3 pour chaque porc que nous expédions.

L'*Alberta Cattle Commission* demande 80 cents par tête.

L'affiliation au Conseil du canola du Canada est facultative. Il faut 20 p. 100 par année pour être membre. Je crois que c'est \$20, à moins que ce soit augmenté.

En réalité, ce n'est pas très cher. Quant au Syndicat national des cultivateurs, je dirais que l'affiliation est libre; la cotisation est de \$100, mais nous sommes libres de la payer ou pas.

M. Towers: Un rappel au Règlement, monsieur le président.

Le président: Rappel au Règlement, monsieur Towers.

M. Towers: Oui. Je suis certain que M. Farion n'avait pas l'intention d'induire le Comité en erreur lorsqu'il a dit que, juste pour devenir membre, il devrait payer \$3 pour chaque porc qu'il expédiait. D'après moi, monsieur Farion, vous devriez dire au Comité que cette somme comprend une assurance.

M. G. Farion: Vous avez raison. Je regrette de vous avoir induits en erreur. Nous payons \$3, mais une partie de cette somme est réservée pour la construction d'une usine. Harley, je crois que vous pouvez répondre à cette question mieux que moi.

Le président: Monsieur Fried.

M. G. Farion: Vous ne pouvez pas?

Le président: Très bien. *Thank you, Mrs. Côté.* Monsieur Neil.

M. Neil: Merci, monsieur le président. Monsieur Farion, d'après ce que je peux comprendre, vous croyez que les taux du Nid-de-Corbeau devraient rester les mêmes et que les producteurs ne devraient pas payer plus. Ai-je raison? Vous êtes un des administrateurs de l'*Alberta Wheat Pool*.

M. G. Farion: Je suis un délégué de l'*Alberta Wheat Pool*, pas un administrateur.

M. Neil: Un délégué, je regrette. À ce titre, vous assistez à toutes les réunions au cours desquelles les politiques se décident.

M. G. Farion: C'est vrai.

M. Neil: Dans son mémoire, l'*Alberta Wheat Pool* dit qu'il n'a pas d'objection au changement et que le producteur devrait payer plus. Lorsque cette politique a été établie et discutée, avez-vous participé aux délibérations, à titre de délégué?

[Text]

Mr. G. Farion: Yes, I was, but that is the price of democracy. Our district at home believes things should stay as they are, but as democracy has it, sometimes you have to take your lumps with it.

Mr. Neil: When the policy was decided and you were there as a delegate, did you support the pool's position?

Mr. G. Farion: Not really, because I am known as quite a rebel in that organization.

The Chairman: That does not come as a big surprise.

Mr. Neil: How many other rebels were there?

Mr. G. Farion: It all depends on which issue you are talking about. When it came to the 80-80 proposal there were 52 rebels out of 66, I believe.

Mr. Neil: I am talking about the question of increasing the cost of the freight to the farmer. How many rebels were there besides yourself who were opposed?

Mr. G. Farion: I cannot give you a specific answer because as votes are taken all the votes are not recorded. Some are, some are not. It is just a show by hand most of the time and the majority rules.

Mr. Neil: But I gather, then, you are not supportive of the pool's position.

Mr. G. Farion: Not totally, sir.

Mr. Neil: Not totally. Well, where do you disagree, then?

Mr. G. Farion: My position is that the farmers cannot really afford to pay more freight when their product is set at the world marketplace and they cannot pass their costs on to anybody else down the line like other businesses can.

Mr. Neil: Do you accept the pool's position that the railways are not adequately compensated at the present time and that the Crow gap is approximately \$651 million?

Mr. G. Farion: I did not really get your question.

Mr. Neil: The pool has indicated they are satisfied that the railways at the present time are losing money hauling grain, and while they do not agree entirely, I gather, with the \$651 million, their figure was somewhat close to it. Do you agree the railways are losing money and they should be compensated?

Mr. G. Farion: The government has been compensating our railways for a number of years now. They have got countless millions in grants, both through boxcars, through branch line rehabilitation, and through different programs.

Mr. Neil: Really, then, the Crow has been dead a long time—not as far as the farmer is concerned?

Mr. G. Farion: Not as far as the farmer is concerned.

[Translation]

M. G. Farion: Oui, j'y ai participé, mais c'est le prix de la démocratie. Les gens de notre district sont d'avis qu'il ne faut rien changer, mais comme le veut la démocratie, il faut parfois plier.

M. Neil: Lorsqu'on a adopté cette politique et que vous étiez présent à titre de délégué, avez-vous appuyé la position du *Wheat Pool*?

M. G. Farion: Pas vraiment, car je suis reconnu comme assez rebelle dans cette association.

Le président: Cela ne me surprend pas beaucoup.

M. Neil: Combien d'autres rebelles y avait-il?

M. G. Farion: Cela dépend de quelle question vous parlez. Lorsque la proposition des 80-80 a été faite, je crois qu'il y avait 52 rebelles sur 66 participants.

M. Neil: Je parle de la question d'augmenter le prix du fret, pour les cultivateurs. Combien de rebelles s'y sont objectés, à part vous?

M. G. Farion: Je ne peux pas vous donner de réponse précise, car les votes ne sont pas tous enregistrés au cours d'un scrutin. Certains le sont, d'autres pas. C'est un vote à main levée la plupart du temps, et c'est la majorité qui décide.

M. Neil: Mais, d'après ce que je peux voir, vous n'appuyez pas la position du groupe.

M. G. Farion: Pas tout à fait, monsieur.

M. Neil: Pas tout à fait. Eh bien, sur quel point êtes-vous en désaccord, alors?

M. G. Farion: Je suis d'avis que les cultivateurs n'ont pas vraiment les moyens de payer plus de fret quand leurs produits sont offerts sur le marché mondial et qu'ils ne peuvent pas, comme les autres commerçants, faire subir leur frais à quelqu'un d'autre aux paliers inférieurs.

M. Neil: Acceptez-vous l'opinion du *Wheat Pool*, qui prétend que les compagnies de chemins de fer ne sont pas suffisamment indemnisées à l'heure actuelle et que le déficit du Nid-de-Corbeau est d'environ 651 millions de dollars?

M. G. Farion: Je n'ai pas bien saisi votre question.

M. Neil: Les membres de l'*Alberta Wheat Pool* ont indiqué qu'ils sont convaincus que les compagnies de chemins de fer perdent actuellement de l'argent lorsqu'elles transportent le grain et, même s'ils ne sont pas tout à fait d'accord, je présume que le chiffre qu'ils ont avancé est assez près de 651 millions de dollars. Admettez-vous que les compagnies de chemins de fer perdent de l'argent et qu'elles devraient être indemnisées?

M. G. Farion: Depuis plusieurs années, le gouvernement indemnise nos compagnies de chemins de fer. Ces dernières ont obtenu des millions de dollars en octrois, tant pour l'achat de wagons couverts et la réparation des voies de service, que pour la réalisation de divers programmes.

M. Neil: En réalité, donc, le corbeau est mort depuis longtemps, mais pas en ce qui concerne les cultivateurs?

M. G. Farion: Pas en ce qui concerne les cultivateurs.

[Texte]

Mr. Neil: But the pool, I gather, is on record in accepting the fact that the railways are losing about \$651 million.

Mr. G. Farion: That is right.

Mr. Neil: Yes. And the pool is on record that this \$651 million should be paid to the railways rather than to the producers.

Mr. G. Farion: That is right.

Mr. Neil: Do you accept that position of the pool?

Mr. G. Farion: If there is going to be any kind of a payment made, that is the way I would like to see it go.

Mr. Neil: To the railways.

Mr. G. Farion: To the railways.

Mr. Neil: Could you explain to the committee what your reason is?

Mr. G. Farion: My reason is the Crow as we know it now is a transportation subsidy. If it goes to the producer it automatically becomes an agriculture subsidy and as I know politicians, as I have lived through a few years, anything which has to do with agriculture subsidies is quickly done away with. There is a good chance that if it gets to be an agricultural subsidy it will be done away with in the near future.

Mr. Neil: But farmers for almost a hundred years have felt that the Crow was enshrined in statute and would never be changed. And it is being changed now by the present government, so regardless of how the money is paid, whether it is paid to the railways or paid to the producers, if the government in its wisdom decides, they can always take it away. Is that not correct?

• 1630

Mr. G. Farion: The Crow is still here, and I am willing to spend a lot of time protecting it if I have to.

Mr. Neil: I can understand your position, but I just wanted to see your differences with the pool. Thank you very much, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you, Mr. Neil. That completes our questioning of these witnesses. I would like on behalf of committee, Mr. Farion, to thank you and your sons, and Mr. Fried, for appearing before us today. I also thank you for your patience this morning and for your spirit of compromise in agreeing to appear this afternoon. Thank you very much.

Mr. O. Farion: Mr. Chairman, it was a pleasure to sit before this committee. Thank you.

The Chairman: Thank you. I now invite the representatives of the Alberta Federation of Labour to the witness table. The President of the Alberta Federation of Labour is Dave Werlin.

[Traduction]

M. Neil: Mais, d'après ce que j'ai pu comprendre, les membres de l'*Alberta Wheat Pool* reconnaissent le fait que les compagnies de chemins de fer perdent environ 651 millions de dollars.

M. G. Farion: C'est vrai.

M. Neil: Oui. Et les membres admettent également que cette somme de 651 millions de dollars devrait être versée aux compagnies de chemins de fer plutôt qu'aux producteurs.

M. G. Farion: C'est vrai.

M. Neil: Approuvez-vous cette position du *Wheat Pool*?

M. G. Farion: Si un paiement quelconque doit être fait, c'est comme ça que j'aimerais qu'il soit fait.

M. Neil: Aux compagnies de chemins de fer.

M. G. Farion: Aux compagnies de chemins de fer.

M. Neil: Pouvez-vous expliquer au Comité pourquoi vous pensez ainsi?

M. G. Farion: Je pense ainsi parce que je suis d'avis que, comme nous la connaissons maintenant, la subvention du Nid-de-Corbeau est une subvention au transport. Si elle est versée au producteur, elle devient automatiquement une subvention à l'agriculture et comme je connais les politiciens, ayant quelques années d'expérience, tout ce qui a quelque chose à voir avec les subventions à l'agriculture est rapidement aboli. Il est tout probable que, si cette subvention devient une subvention à l'agriculture, elle sera abolie dans un avenir prochain.

M. Neil: Mais, durant presque cent ans, les cultivateurs ont cru que la subvention du Nid-de-Corbeau faisait partie de la loi et ne serait pas changée. Mais le gouvernement actuel est en train de la changer et, par conséquent, peu importe de quelle façon et à qui l'argent est versé, que ce soit aux compagnies de chemins de fer ou aux producteurs, si, en toute sagesse, le gouvernement en décide ainsi, il peut toujours l'abolir. N'est-ce pas vrai?

M. G. Farion: L'entente du Nid-de-Corbeau est toujours en vigueur et j'ai l'intention de consacrer beaucoup de temps à sa survie s'il le faut.

M. Neil: Je comprends votre position, mais je voulais connaître vos divergences avec le pool. Merci beaucoup, monsieur le président.

Le président: Merci, monsieur Neil. Cela complète notre interrogatoire de ces témoins. Au nom du Comité, je voudrais vous remercier, M. Farion, et remercier vos fils ainsi que M. Fried d'avoir témoigné devant nous aujourd'hui. Je vous remercie également de la patience dont vous avez fait preuve ce matin et de votre esprit de collaboration en acceptant de comparaître cet après-midi. Merci beaucoup.

M. O. Farion: J'ai été très heureux de comparaître devant ce Comité, monsieur le président. Je vous remercie.

Le président: Merci. J'inviterai maintenant les représentants de la Fédération du travail de l'Alberta à se présenter à la table des témoins. Le président de la Fédération du travail de

[Text]

Would you identify your colleagues, Mr. Werlin, and make your opening remarks, please. Welcome to the committee.

Mr. Dave Werlin (President, Alberta Federation of Labour): Thank you very much. With me is the Secretary-Treasurer, Alberta Federation of Labour, Mr. Harry Kostiuk, and Mr. Don Aitken, General Services Director of the Federation.

It is a pleasure, Mr. Chairman, to appear before you and to present our views to this commission on this very important issue.

I will make a few preliminary remarks and then Mr. Aitken and Mr. Kostiuk will deal with the contents of our brief which I believe most of you now have before you.

We start from the point of view, Mr. Chairman, that in the 1880s we, the people of Canada, through the government of that day, the Conservative government of Sir John A. Macdonald, entered into a solemn pact with the Canadian Pacific Railway to build a railway from coast to coast across Canada. We the people have lived up to our part of that bargain and more, even though, in our opinion, it has turned out to be a good deal for the CPR and a questionable deal for us. We paid the CPR \$11,000 per mile, even though we had agreed to pay only \$4,600 per mile, which was pretty good money in those days. We also gave the CPR 3,750,000 acres of land in British Columbia including, incidentally, downtown Vancouver, which they still own in large part through Marathon Realty which is a wholly owned CPR company. We also gave them an additional six square miles of rich, coal-bearing land in British Columbia.

We not only gave the CPR the land upon which to build its railway, but also massive tracts of land right across Canada, including oil, mineral and timber rights—all this in spite of the fact that even at the time the railway was being built, it was known that the CPR would have built it as a profit-making venture without any of these excessive gifts from the people of Canada.

The CPR's commitment to the people of Canada was that it would maintain the railway and provide passenger and freight service in perpetuity. As we have seen in recent years, they have reneged on one part of that solemn commitment after another, tearing up branch lines and cutting back on passenger service to the point that we, the people, have been forced to replace that service with a less than adequate, extremely expensive VIA Rail passenger service. And even sections of that have been abandoned, isolating many communities, including Jasper, Alberta.

Now, under pressure from the powerful CPR lobby, we are being asked by the government of the day to allow the CPR to renege on yet another major part of its commitment, the Crow Rates, which were set out in 1897 in the Crow's Nest Pass Agreement for the purpose of guaranteeing to western

[Translation]

l'Alberta est Dave Werlin. Auriez-vous l'obligeance, monsieur Werlin, de nous présenter vos collègues et de faire les remarques d'introduction, s'il vous plaît. Bienvenu devant ce Comité.

M. Dave Werlin (président de la Fédération du travail de l'Alberta): Merci beaucoup, M. Harry Kostiuk, secrétaire-trésorier de la Fédération du travail de l'Alberta, et M. Don Aitken, directeur des Services généraux de la Fédération, m'accompagnent.

Il me fait plaisir, monsieur le président, de comparaître devant vous et de présenter à la commission nos opinions sur cette très importante question.

Je ferai quelques remarques préliminaires puis MM. Aitken et Kostiuk traiteront du contenu du mémoire dont la plupart d'entre vous disposez maintenant, je crois.

Nous partons du point de vue que vers 1880, le peuple canadien, par l'entremise du gouvernement de l'époque, soit le gouvernement conservateur de sir John A. Macdonald, a conclu une entente solennelle avec le Canadien Pacifique pour la construction d'un chemin de fer traversant le Canada d'un océan à l'autre. Le peuple a honoré sa partie de cette entente et davantage, même si, à notre avis, cela s'est avéré une bonne affaire pour le Canadien Pacifique et une moins bonne affaire pour nous. Nous avons versé \$11,000 par mille au CP, même si nous n'avions accepté de payer que \$4,600 par mille, ce qui représentait une assez bonne somme pour l'époque. Nous avons en outre donné au Canadien Pacifique 3,750,000 acres de terre en Colombie-Britannique, notamment le centre-ville de Vancouver, qui appartient toujours en grande partie au Canadien Pacifique, par le biais de Marathon Realty, une société dont le Canadien Pacifique est l'unique propriétaire. Nous leur avons également donné six autres milles carrés de terre riche, carbonifère en Colombie-Britannique.

Nous ne nous sommes pas contentés de donner au Canadien Pacifique la terre sur laquelle il construisait le chemin de fer, mais également de vastes étendues de terre à travers le pays avec des droits d'exploitation pétrolière et minière et des droits de coupe de bois, et ce, même si tous savaient, au moment de la construction de la voie ferrée, que le Canadien Pacifique aurait tiré de grands profits de cette construction sans les incroyables cadeaux du peuple canadien.

Le Canadien Pacifique s'était engagé envers le peuple canadien à entretenir la voie ferrée et à offrir le service de passagers et de fret à perpétuité. Comme nous l'avons vu au cours des dernières années, il a renié l'une après l'autre les parties de cet accord solennel, coupant le service sur les voies secondaires et diminuant le service de passagers à un point tel que les gens ont été forcés de remplacer ce service par le service de passagers de Via Rail qui est loin d'être satisfaisant et qui coûte extrêmement cher. Et même des sections de ce service ont été abandonnées, isolant de nombreuses municipalités, notamment Jasper, en Alberta.

Maintenant, sous les pressions du puissant lobby du Canadien Pacifique, le gouvernement actuel nous demande de permettre à cette société de renier encore une autre importante partie de son engagement, celui portant sur les tarifs préférentiels accordés dans l'Entente du Nid-de-Corbeau en 1897 dans

[Texte]

Canadian farmers equitable, economically feasible, freight rates for grain shipments to Canadian ports.

Bill C-155, if enacted into law, will constitute yet another gift to the multimillion-dollar financial CPR empire which we, the people, have created and from which we receive little and unsatisfactory return. Bill C-155 would also spell the end to the family farm and many small communities in western Canada through a 400% increase in freight rates to western grain producers.

The Alberta Federation of Labour cannot, and does not, pretend to act as a spokesman for Alberta farmers or to be expert in the field of agriculture. We do, however, support the position of the National Farmers Union in its opposition to Bill C-155. We certainly do have a stake in the important contribution to the economy of this province of the agricultural industry and we are opposed to the increase in railway profits which Bill C-155 would effect at the expense of farm income—a very large part of which is spent in the area in which it is earned.

And with those few preliminary remarks, I will ask Mr. Aitken to deal with the first part of our brief.

Mr. Don Aitken (General Services Director, Alberta Federation of Labour): Thank you, Dave, Mr. Chairman. Obviously grain and transportation systems should be a major concern to any thinking Albertan, whether agriculture worker or consumer. The adoption of the Crow rate back in 1897 was absolutely critical to the opening and development of the Prairies. The cost to Canadians to ensure delivery of western grains to market was a high one to pay at that time. As we see it, we cannot erase history and start over in order to ensure a profit for the railways.

The free enterprise Canadian Pacific Railway owes its very existence to the Canadian government and its people, from the time the legislation was passed in February, 1881 until now, 103 years later. The taxpayers have provided free land, surface and mineral rights, exemption from taxes, as well as billions of dollars in subsidies. There appears to be no end to this giveaway to the CPR. The 1897 Crow's Nest Pass Agreement provided the necessary impetus for the development of the west then, and we view it as necessary today. The demise of our Prairie agriculture industry is at hand if the ill-advised Bill C-155 is allowed to proceed.

The Chairman: Mr. Aitken, I am going to interrupt you because we have your brief; we have had it for some time and members have read it. So I would ask you not to read the entire brief but simply to make an opening statement.

Mr. Aitken: I believe it was just passed out since we have come.

[Traduction]

le but de garantir aux fermiers de l'Ouest canadien des taux de fret économiquement rentables pour expédier les céréales dans les ports canadiens.

Si le bill C-155 est adopté, il constituera un autre cadeau pour l'empire multi-millionnaire du Canadien Pacifique que le peuple canadien a créé et dont il reçoit fort peu. Le bill C-155 sonnerait également le glas de la ferme familiale et de nombreuses petites municipalités de l'Ouest canadien en majorant de 400 p. 100 les taux de fret pour les producteurs de grain de l'Ouest.

La Fédération du travail de l'Alberta ne peut pas prétendre parler au nom des fermiers albertains ou être spécialiste dans le domaine de l'agriculture et elle ne le fait pas. Nous appuyons cependant la position du Syndicat national des cultivateurs qui s'oppose au bill C-155. Nous avons certainement des intérêts dans l'importante contribution que l'industrie agricole apporte à l'économie de cette province et nous nous opposons à l'augmentation des profits du chemin de fer que consacrerait le bill C-155, aux dépens des revenus de la ferme dont une très large proportion est réinvestie dans le secteur d'où ils proviennent.

Après ces quelques remarques préliminaires, je demanderais à M. Aitken de parler de la première partie de notre mémoire.

M. Don Aitken (directeur des Services généraux de la Fédération du travail de l'Alberta): Merci, Dave, monsieur le président. De toute évidence, les grains et les systèmes de transports devraient constituer une préoccupation majeure pour tout Albertain conscient, qu'il soit travailleur agricole ou consommateur. L'adoption des tarifs du Nid-de-Corbeau en 1897 a constitué un point tournant dans l'ouverture et le développement de la Prairie. Le coût que devaient payer les Canadiens pour assurer le transport du grain de l'Ouest vers les marchés était élevé à l'époque. À notre avis, nous ne pouvons pas balayer l'histoire d'un revers de la main et tout recommencer dans le seul but de permettre aux entreprises ferroviaires de réaliser des profits.

L'entreprise privée du Canadien Pacifique doit son existence même au gouvernement et au peuple canadiens, depuis l'adoption de la loi, en février 1881, jusqu'à aujourd'hui, 103 ans plus tard. Les contribuables ont consenti des terres, des droits d'exploitation en surface et miniers, des exemptions de taxes, ainsi que des milliards de dollars de subventions. Il semble que cette générosité envers le Canadien Pacifique n'aura pas de fin. L'Entente du Nid-de-Corbeau en 1897 fournissait alors l'impulsion nécessaire au développement de l'Ouest et nous croyons qu'elle est encore nécessaire de nos jours. La fin de l'agriculture dans la Prairie est à prévoir si l'on permet l'adoption du peu judicieux bill C-155.

Le président: Monsieur Aitken, je dois vous interrompre parce que nous avons votre mémoire en main; nous l'avons depuis un certain temps déjà et les membres l'ont lu. Je vous demanderai donc de ne pas lire le mémoire, mais simplement de le présenter.

M. Aitken: Je croyais qu'il venait d'être distribué quand nous sommes arrivés.

[Text]

The Chairman: No, no; we have had it for some time. We received it in Ottawa, sir, so members have it in their briefing book. Furthermore, we will append it to today's committee proceedings, and it will be on the record.

Mr. Werlin: I am very sorry, Mr. Chairman, we were just asked for copies so we thought for some reason that it had not been distributed—at least not to all committee members. Now since you have the brief and have had a chance to peruse it, we are be prepared to answer questions.

The Chairman: The reason why we asked for the extra copies is because we always have requests for them from the press and from some people in the audience. Sorry for the confusion. I thank you for your co-operation.

Mr. Werlin: We will be pleased to answer any questions.

The Chairman: We will start the questioning with Mr. Thacker.

• 1640

Mr. Thacker: Mr. Chairman, I just wanted to take the witnesses up on again what I believe is kind of a distortion of what actually happened, relating to the original developments in the west in 1881, and then the Crow's Nest Pass Agreement of 1897, some 16 years later or so. Is it the position of the Alberta Federation of Labour that the agreement of 1897 should be enforced?

Mr. Werlin: It is the position of the Alberta Federation of Labour that the Crow's Nest agreement should remain intact. To the extent that there is a problem—or if, in fact, there is a problem—with freight rates, as the CPR sees it, that should be dealt with in some other manner. We do not believe that the abolition of the Crow's Nest Pass Agreement and the Crow rates, as they presently apply, is to the advantage, particularly, of grain growers, of family farmers, of mixed farmers, or of the agricultural industry in general.

Mr. Thacker: Are you aware that the original agreement applied only to the CPR, only to 289 points, only to a very limited number of crops, and only to those crops going one direction to Thunder Bay? If we were to enforce the original agreement, the CNR would not be subject to it. There would be hundreds of points not applicable to it. I do not understand when you say enforce the agreement, since you really do not want it enforced.

Mr. Werlin: Mr. Thacker, as I understand it, the issue before us is whether or not to abandon the Crow's Nest Pass Agreement and then go on to something else. If, in fact, there are some deficiencies that ought to be taken care of in terms of the Crow's Nest Pass Agreement, that is one thing. If, in fact, it needs to apply to greater areas and to cover different crops and different railway lines, fine and dandy. That should be taken up and amended accordingly. But we see Bill C-155 as

[Translation]

Le président: Non... Nous l'avons depuis un certain temps. Nous l'avons reçu à Ottawa de sorte qu'il a été mis dans les documents d'information pour les membres. De plus, il sera annexé aux délibérations d'aujourd'hui et fera partie du dossier.

M. Werlin: Je m'excuse, monsieur le président, mais comme on venait de nous demander des copies, nous pensions que, pour une raison quelconque, le mémoire n'avait pas été distribué à tous les membres du Comité. Puisque vous avez le mémoire en main et que vous avez eu la possibilité de le lire, nous sommes prêts à répondre aux questions.

Le président: Nous demandons des copies supplémentaires parce que les journalistes et quelques personnes dans l'auditoire en demandent toujours. Je m'excuse de la confusion que cela a pu créer et je vous remercie de votre coopération.

M. Werlin: C'est avec plaisir que nous répondrons à vos questions.

Le président: M. Thacker poser la première question.

M. Thacker: Monsieur le président, je voulais simplement discuter de nouveau avec les témoins de ce qui, à mon avis, est une distorsion des faits réels se rapportant aux progrès initiaux réalisés dans l'Ouest en 1881 et à l'adoption de l'entente du Pas Du Nid-de-Corbeau en 1897, soit quelques 16 années plus tard. La *Alberta Federation of Labour* est-elle d'avis qu'il faudrait mettre en application l'entente de 1897?

M. Werlin: La *Alberta Federation of Labour* désire-t-elle que cette entente demeure entière? Dans la mesure où il existe un problème, ou si en fait il existe un problème, à cause des taux de transport, comme le croit le CP, il faudrait résoudre ce problème en l'abordant d'une autre façon. Nous ne croyons pas que l'abolition de l'entente du Pas du Nid-de-Corbeau et l'abolition des tarifs du Nid-de-Corbeau actuels seraient avantageuses ni pour les cultivateurs de céréales, ni pour les familles fermières, ni pour les agriculteurs s'occupant de cultures variées, ni en fait pour l'industrie agricole en général.

M. Thacker: Savez-vous que l'entente originale ne s'appliquait qu'au Canadien Pacifique Limitée, à 289 points, à un nombre très limité de cultures et uniquement aux céréales expédiées dans un sens vers Thunder Bay? S'il fallait mettre en application cette entente originale, le CN ne serait pas visé. Il existerait des centaines de points où l'entente ne s'appliquerait pas. Par conséquent, je ne comprends pas lorsque vous dites qu'il faut faire respecter cette entente puisque ce n'est pas ce que vous voulez réellement.

M. Werlin: Monsieur Thacker, selon ma façon de comprendre cette question, il faut déterminer ici s'il est préférable d'abandonner l'entente du Pas du Nid-de-Corbeau et passer à autre chose. Si cette entente comporte certaines faiblesses et qu'il faut y remédier, c'est bien. S'il faut appliquer l'entente du Pas du Nid-de-Corbeau à un plus grand nombre de régions et à différentes cultures et différentes voies de chemins de fer, fort bien. Il faudrait se mettre à la tâche et la modifier en conséquence. Toutefois, nous considérons que le projet de loi

[Texte]

abandonning the concept of the Crow's Nest Pass Agreement, and we are opposed to that.

Mr. Thacker: Mr. Chairman, it is obvious that the witnesses, with great respect, do not appreciate the true history of the Crow business. If they are presenting a brief, they should be limiting it to what they really want, the retention of the one-half cent per ton per mile.

The evidence again, Mr. Chairman, given by these witnesses again talks about the CPR riding on the backs of Canadians. Yet I presume you want the payment to go entirely to the railways, rather than to the producers. Is that correct?

Mr. Werlin: We believe if the payments do not go to the railways, there will be a further erosion of any kind of commitment by the CPR to live up to its agreement to provide, maintain, and upgrade facilities.

Mr. Thacker: But if a change in the payments is going to be made, do you want it to go to the producers or to the railways?

Mr. Werlin: If, in fact, there is a change, we would still want it to be made to the railways, and as a part of that arrangement, we would want a commitment from the CPR to maintain and upgrade and provide the kind of services which are required by the grain producers in western Canada.

Mr. Thacker: But is that not inconsistent? I mean you outline all your criticism of this hated railway—and we all have lots of criticisms of the railway, because it is so powerful as a monopoly—and yet you are wanting the money to go the railway, rather than the individuals who might be able to make other choices with that money.

Mr. Werlin: Well, I was answering your hypothetical question.

Mr. Thacker: It is not hypothetical.

Mr. Werlin: It began with the word "if". You asked me, if the bill went through, which I would prefer, which of the lesser evils. If you want my whole position, I think we should nationalize the CPR. Then we would not have this problem. By that I do not mean just the railway, by the way; I mean the entire kit and caboodle which we gave them over the last 103 years.

Mr. Thacker: Does the CNR charge any lower rates than the CPR?

Mr. Werlin: No, I guess the CNR has been set up on the same basis as the CPR as a competitor. I do not know why, but successive Liberal and Conservative governments have followed that process. I think in the first place what they should have done, instead of creating the CPR, was to nationalize the CNR—or the other way around, I should say.

[Traduction]

C-155 vise l'abandon total du concept de l'entente du Pas du Nid-de-Corbeau et nous nous opposons à ce principe.

M. Thacker: Monsieur le président, il est évident que les témoins, malgré tout le respect que je leur porte, ne comprennent pas la véritable histoire du tarif du Nid-de-Corbeau. S'ils présentent un mémoire, ils feraient mieux de faire porter celui-ci sur leur demande réelle, c'est-à-dire le maintien du critère d'un demi-sous par tonne et par mille.

De nouveau, monsieur le président, les déclarations faites par ces témoins présentent le CP comme une compagnie exploitée aux frais des Canadiens. Par contre, je suppose que vous souhaitez que les versements soient faits entièrement aux compagnies de chemins de fer et non aux producteurs, est-ce exact?

M. Werlin: Nous croyons que si les versements ne sont pas transmis directement aux compagnies de chemins de fer on verra s'évaporer progressivement toute forme d'engagement de la part du CP à l'égard de son obligation de fournir, d'entretenir et d'améliorer les installations de transport ferroviaire.

M. Thacker: Mais si nous modifions le mode de paiement, désirez-vous que les versements soient faits aux producteurs ou aux compagnies de chemins de fer?

M. Werlin: S'il se produit effectivement un changement, nous voulons quand même que les versements soient transmis aux compagnies de chemins de fer et en retour nous désirons que le CP s'engage fermement à entretenir et à améliorer les installations de transport et à fournir les genres de services requis dans l'Ouest canadien par les producteurs de céréales.

M. Thacker: Ne s'agit-il pas d'une inconséquence de votre part? Vous décrivez en détail toutes vos cerciminations à l'égard de cette compagnie de chemins de fer détestée... on peut toujours faire de nombreuses critiques de ces compagnies car elles sont très puissantes et monopolistes—par contre, vous demandez que les argents soient remis à ces compagnies de chemins de fer plutôt qu'aux individus qui pourraient faire d'autres choix quant à l'utilisation de ces sommes.

M. Werlin: Je répondais tout simplement à votre question hypothétique.

M. Thacker: Ce n'est pas une question hypothétique.

M. Werlin: La phrase commençait pourtant par le mot «si». Vous m'avez demandé, si le projet de loi est adopté, lequel des deux maus je choisirais. Si vous voulez par contre que j'exprime mon opinion réelle, je crois qu'il faudrait nationaliser uniquement les chemins de fer, mais plutôt l'entreprise globale, tout ce qu'on leur a donné depuis 103 ans.

M. Thacker: Les tarifs du CN sont-ils inférieurs à ceux du CP?

M. Werlin: Non, je crois que le tarif du CN est établi à partir de la même base que celui du CP, son concurrent. Je ne sais pas pourquoi, mais les gouvernements libéraux et conservateurs successifs ont toujours respecté cette procédure. Je crois que ce qu'ils auraient dû faire tout d'abord, au lieu de créer le CP, c'est de nationaliser le CN; je devrais plutôt dire l'inverse.

[Text]

Mr. Thacker: Well, your position is just a bit inconsistent. If we took your argument about the fact that the 25 million acres which were given to the CPR in 1881 is somehow magically now to be applied on the rates that they should be charging, is this not also true, then, that our fathers who got the homestead for \$10 should not be permitted to sell that homestead for \$160,000, which is really what our irrigated land is worth in the south?

Mr. Werlin: I think that is rather a spurious argument to get into.

Mr. Thacker: It is the same principle.

Mr. Werlin: Well it may be, in your view, but it is not in mine. Okay. That is a foolish argument to throw in, as far as I am concerned, sir, with all due respect.

The Chairman: Order. I am going to insist that the demonstration cease. If not, we will have to clear the committee room of spectators, and I would hate very much to have to do that. But I have already issued that warning several times since the hearings began. I hope we do not have to do it again.

Mr. Thacker.

Mr. Thacker: Mr. Chairman, I want the witness to explain to me the difference in the principle between the cheap land that the CPR got long before any of our ancestors were even here. I mean it was given to them to develop a railway to save this land from the Americans and their manifest destiny policy. Our relatives all came later, as a result of the railway. But if the principle of giving land to them to develop was sound, and if now we are going to take it back, is it not the same with our homesteads? Is it not the same with the equalization payment which the taxpayers of Canada paid into this province for many, many years?

Mr. Werlin: Well, it is not my argument that giving them that land was sound in the first place, so I cannot defend that argument. I am very sorry.

Mr. Thacker: You would be American if they did not.

Mr. Werlin: Well, that is your interpretation of history.

Mr. Thacker: There is no doubt about that, my friend.

Mr. Werlin: It certainly is not mine. So I am sorry; I cannot defend your argument.

Mr. Thacker: I have no more questions, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you, Mr. Thacker.

Mr. Althouse.

Mr. Althouse: Thank you, Mr. Chairman.

Before I start, I would just like to point out to Mr. Thacker that anybody who tries to give up the land that they have held for two or three generations does, in fact, pay the government for getting out of the contract in the form of capital gains. I

[Translation]

M. Thacker: Eh bien, votre position est quand même quelque peu inconséquente. Prenons par exemple, votre argument au sujet des 25 millions d'acres donnés au CP en 1881 que l'on devrait, comme par magie, imputer maintenant au prix qu'il demande pour le transport; n'est-il pas exact aussi alors que nos pères, qui ont reçu des concessions pour \$10 ne devraient pas avoir le droit de les revendre pour \$160 000 ce qui correspond à la valeur réelle de nos terres irriguées du sud?

M. Werlin: Je crois que vous voulez susciter une discussion fallacieuse.

M. Thacker: Le principe est le même.

M. Werlin: Peut-être selon vous, mais à mon avis. D'accord. Voilà quand même un argument inepte à utiliser à mon avis, monsieur, sauf votre respect.

Le président: Messieurs, je vous rappelle au règlement. Je devrai insister pour que cesse cette démonstration. Sinon, nous devons faire sortir tous les spectateurs et j'aimerais mieux ne pas prendre de tels moyens. Toutefois, j'ai déjà émis plusieurs avertissements depuis le début des audiences et j'espère que ce sera le dernier.

Monsieur Thacker.

M. Thacker: Monsieur le président, j'aimerais que le témoin m'explique la différence entre ce principe et celui des terres à bon marché remises au CP bien avant l'arrivée de nos ancêtres. Je veux dire qu'on a remis ces terres à la compagnie de chemins de fer pour qu'elle crée un système ferroviaire afin de préserver ce pays des Américains et de leur politique évidente d'envahissement. Nos parents sont arrivés beaucoup plus tard et ce, grâce aux chemins de fer. Mais si le principe régissant l'attribution de terres au CP était valable et que nous voulons maintenant l'abolir, n'en est-il pas de même à l'égard de nos concessions? Le principe ne s'applique-t-il pas aussi aux paiements de péréquation versés par les contribuables canadiens à cette province depuis de très nombreuses années?

M. Werlin: Eh bien, je ne suis pas d'accord qu'il était valable de leur donner ces terres en tout premier lieu; alors il est difficile pour moi de défendre cet argument. Je regrette.

M. Thacker: Si on ne l'avait pas fait, vous seriez aujourd'hui un Américain.

M. Werlin: Voilà une interprétation de l'histoire.

M. Thacker: Je n'ai aucun doute à ce sujet mon ami...

M. Werlin: Je n'interprète certainement pas l'histoire de cette façon alors je regrette, mais je ne peux défendre votre argument.

M. Thacker: Je n'ai plus d'autres questions à poser, monsieur le président.

Le président: Merci, monsieur Thacker.

Monsieur Althouse.

M. Althouse: Merci, monsieur le président.

Avant de commencer, j'aimerais simplement faire remarquer à M. Thacker que toute personne qui essaie de renoncer à des terres appartenant à sa famille depuis deux ou trois générations doit payer le gouvernement pour se retirer du

[Texte]

have heard him speak very eloquently about that a number of times. So I think there is a penalty for getting out of the contract on the part of the farmer as well.

I wanted to ask the Alberta Federation of Labour to expand a bit on their analysis of the various bargaining positions that the producer is in.

Given that the bill as it is before us is passed, you have stated that the preferable form of payment would be to the railroads. It seems to me from listening to you—and maybe I am putting reasons in your mouth—that would be a fairly easy to understand position from the point of view of the Alberta Federation of Labour, which is used to using a combined bargaining power to counteract the kind of bargaining position which monopolies or near-monopolies such as the railroad companies have. Do you see one of the reasons for the payment being to the railways, rather than being disseminated out to the producers as increasing the bargaining power that the government has? Since they are holding the purse strings, they can force more compliance. Is that one of the reasons?

Mr. Werlin: Mr. Althouse, yes, it is. One of the major concerns we have about that money going to the producers rather than to the railroad is that in fact when somebody is going to ship something he would put it on a railroad, or whatever kind of system, and not necessarily have the conditions as to where it would go or how it would get there. In other words, they would just pay for the service and it would leave. I heard that reference was made here earlier.

If, in fact, there were no conditions on the railroad to have to deliver to the grain elevators in Canada, we visualize—as the member from Lethbridge said before—the Americanization of Canada. I think it will come something like 103 years later, as a result of having to deal with railroads that are going to find it more profitable to go north-south than east-west. As a result, we will find that the railroad will do its own thing because there will be no strings attached to having to deliver the wheat. Whereas if, in fact, it were paid directly, the money would be conditional, and in fact they would have an obligation to keep the railroad bed and the rolling stock moving. On the other hand, if we did not have those kind of conditions, it would not be long before we would be finding our grain shipped out of New Orleans or other American ports, to the demise of many jobs of Canadians. So we have a vested interest as labour that not only are farmers going to be affected by this, but a great many workers.

The Chairman: Mr. Althouse.

[Traduction]

contrat, sous forme d'impôt sur les gains de capital. J'ai entendu M. Thacker parler de ce phénomène de façon très éloquente plusieurs fois. Je crois donc que l'agriculteur doit, lui aussi, payer une pénalité pour se retirer d'un contrat.

Je voulais demander à la *Alberta Federation of Labour* d'explicitier son analyse des diverses positions de négociations que peut adopter un producteur.

Si le projet de loi devait être adopté, vous avez déclaré que la forme de paiement souhaitable serait le versement direct aux compagnies de chemins de fer. Il me semble après vous avoir écouté, et peut-être que je vous fais dire ce que vous n'avez pas dit, que du point de vue de l'*ti Alberta Federation of Labour ce serait une position facile à comprendre car cette fédération est habituée à faire appel à une force de négociation regroupant plusieurs éléments pour faire face aux positions de monopoles ou de quasi monopoles comme les compagnies de chemins de fer. Est-ce que l'une des raisons pour payer directement les compagnies de chemins de fer plutôt que les producteurs individuellement ce ne serait pas d'augmenter la force de négociation du gouvernement? Puisqu'ils tiennent les cordons de la bourse, ils peuvent commander plus d'obéissance. Est-ce là une des raisons?

M. Werlin: Oui, c'est une des raisons monsieur Althouse. Une de nos principales inquiétudes, si ces sommes sont remises aux producteurs plutôt qu'aux compagnies de chemin de fer, c'est qu'en fait, si quelqu'un veut expédier des denrées, il fera appel à la compagnie de chemin de fer ou à tout autre moyen de transport et ne pourra imposer aucune condition quant aux points de destination ou aux modalités de transport. En d'autres mots, les producteurs paieront pour un service et les produits partiront, c'est tout. On a déjà mentionné ceci auparavant.

Si les compagnies de chemin de fer ne sont soumises à aucune condition et ne sont pas obligées de livrer les céréales à des silos canadiens, nous envisageons, comme l'a déjà dit le représentant de Lethbridge, l'américanisation du Canada. Je crois qu'elle se produira dans quelque 103 ans car nous aurons à faire affaire avec des compagnies de chemin de fer qui trouveront plus profitable le transport nord-sud que le transport est-ouest. Les compagnies de chemin de fer prendront donc leurs propres décisions car elles ne seront pas soumises à aucune obligation quant à la livraison du blé. D'autre part, si les sommes étaient remises directement à ces compagnies de chemin de fer, les versements seraient assortis de conditions et les compagnies seraient obligées d'assurer l'entretien des installations et le transport des stocks. Par ailleurs, si ces conditions n'existaient pas, dans peu de temps notre grain serait expédié de la Nouvelle-Orléans ou d'autres ports américains, aux dépens d'un grand nombre d'emplois pour les Canadiens. À titre de fédération du travail, nous nous intéressons donc à cette question car elle touche non seulement les agriculteurs, mais aussi un très grand nombre de travailleurs.

Le président: Monsieur Althouse.

[Text]

• 1650

Mr. Althouse: I noted in your brief that you do mention the New Orleans option, which you have raised again now. I would imagine that your members would be very interested in that, particularly any brothers and sisters who work along the St. Lawrence Seaway, because it would obviously reduce the need for both terminals and shipping capacity through the existing seaway.

Has your group also carried that analysis a little further to tell us just what sort of competitive position the iron and steel plants that exist in the Great Lakes basin will be in when iron ore is less likely to be a back-haul to the grain trade? Will this affect the world competitive position of iron and steel plants that happen to be along that run as well, and what will that do to jobs for your members?

Mr. Werlin: We see the east-west transportation system, whether it be rail or seaway, as being very important to jobs generally and the very survival of Canada. We think that if we distract from anything being shipped this way now, decreasing it rather than increasing it, we are in fact going to have people going to the other routes and it is eventually going to affect all workers in Canada, as well as consumers.

Mr. Althouse: It seems to me to be a little ironic, Mr. Chairman, that some of the groups in the west and some of the groups in Quebec have been insisting on maintaining payment to the railroads in an effort to keep the transportation system an east-west kind of thing in Canada. The irony of it is that we are speaking of the two parts of the country that are most prone to cry separatist and here they are attempting to provide some policy that will help maintain the flow east and west instead of the cheaper north-south option which makes it a little difficult for the country to operate.

Have you done any estimates as to what kinds of job losses your fellow trade unionists can look forward to in the farm machinery industry, both in Alberta and along the industrial heartland of the country, if farmer net incomes are reduced by the approximately \$1 billion per year that is expected by Gilson by the end of this decade?

Mr. Werlin: I do not think we here in Alberta have done any of those estimates, but we are very conscious of the fact that in eastern Canada, particularly in Ontario, the automotive industry is crucial to that economy, and the machinery manufacturing and parts is a substantial part of that. We see that any weakening of the east-west ties in Canada, to which transportation is tremendously important, would undermine those jobs as well as the jobs of people in the transportation industry and the many, many spin-off jobs from agriculture that rely on and require this east-west transportation to be maintained at a very, very high level.

Mr. Althouse: Where then are the advantages to the change? The government has pointed out that there will be

[Translation]

M. Althouse: J'ai remarqué que vous ne mentionnez pas dans votre mémoire cette possibilité de livraison à la Nouvelle-Orléans dont vous venez de parler de nouveau. J'imagine que cette éventualité intéresserait énormément les membres de votre fédération, particulièrement ceux qui travaillent le long de la voie maritime du Saint-Laurent car, le cas échéant, le nombre de terminaux et le volume des livraisons dans la voie maritime diminueraient évidemment.

Votre groupe a-t-il poussé cette analyse assez loin pour nous dire quelle serait la position concurrentielle des métallurgies et asciéries du bassin des Grands Lac lorsque le minerai de fer servira moins de retour-lège au transport des grains? Ce changement nuira-t-il à la position concurrentielle mondiale des asciéries et métallurgies qui se trouvent aussi sur cette route? Quel sera l'effet sur les emplois de vos membres?

M. Werlin: Nous considérons que le système de transport est-ouest, qu'il s'agisse de transport ferroviaire ou maritime, est très important quant aux emplois en général et qu'il est tout simplement vital pour la survie du Canada. À notre avis, si nous réduisons le transport dans ce sens en le diminuant plutôt qu'en l'augmentant, les personnes concernées adopteront les autres routes, ce qui éventuellement nuira à tous les travailleurs canadiens de même qu'aux consommateurs.

M. Althouse: Il me semble que c'est un peu ironique, monsieur le président, que certains groupes de l'Ouest et du Québec insistent pour que les sommes soient invariablement versées aux compagnies de chemins de fer afin que le système de transport corresponde toujours à un échange est-ouest au Canada. L'ironie c'est qu'on parle ici des deux parties du pays les plus aptes à faire appel au séparatisme et les voilà qui tentent de générer une politique qui permettra de préserver le transport est-ouest, aux dépens du transport nord-sud, pourtant moins coûteux, qui rend plus difficile l'administration du pays.

Avez-vous fait des calculs quant aux sortes d'emplois que vos collègues syndiqués pourraient perdre dans le domaine de la machinerie agricole, en Alberta et tout le long du coeur industriel du pays, si les revenus nets des agriculteurs devaient diminuer d'environ 1 milliard par année d'ici la fin de la présente décennie, comme le prévoit le rapport Gilson?

M. Werlin: Je ne crois pas que nous ayons en Alberta fait des telles estimations, mais nous sommes très conscients du fait que dans l'Est canadien, et particulièrement en Ontario, l'industrie de l'automobile est très importante pour cette économie et que la fabrication d'outillage et de pièces compte pour une grande part de cette industrie. Nous considérons que tout affaiblissement des liens qui existent entre l'Ouest et l'Est au Canada, lesquels dépendent énormément du transport, mettrait en péril ces emplois, de même que les emplois des travailleurs de l'industrie du transport et que les nombreux emplois connexes du domaine agricole par ceux-ci, pour atteindre et maintenir des niveaux très élevés, dépendent essentiellement du transport.

M. Althouse: Alors quels sont les avantages de ce changement? Le gouvernement a fait remarquer qu'un tel change-

[*Texte*]

thousands and thousands of man-hours of work created. We heard from some of the processors and meat packing representatives last night that there was very little room for increasing the prospect for processing in western Canada because of world markets for processed meats. We heard some discussion of the limits that exist to processing of rapeseed this morning—very briefly; we did not get into it very much.

Is there something wrong with those calculations, or have we only been presented with the positive and not the negative side of the calculations in the government announcements up to this point?

Mr. Werlin: As I said earlier, we do not claim to be experts in the agricultural industry, but I believe that we are seeing a monopolizing of the food processing industry and I believe that if Bill C-155 is enacted into law the advantages to the west, which have not really been taken full advantage of, but where Alberta at least produces a certain amount of the finished product of canola, for example, will shift definitely to the east and that will cost a tremendous number of jobs here in Alberta at least.

As to the whole overall effect, I do not have those kinds of statistics. We have not done that kind of research.

Mr. Althouse: Okay, thank you.

The Chairman: Thank you, Mr. Althouse.

Mr. Flis.

Mr. Flis: Thank you, Mr. Chairman.

Mr. Chairman, our witness mentioned that the issue before us is whether to abandon the Crow's Nest Pass Agreement or not. I do not think that is the issue before us. I think the issue before us is Bill C-155, which has already been exposed to first and second reading in the House of Commons and is now before the committee. When the committee finishes hearing of witnesses across Canada our job is to go through the bill clause by clause and accept the positive aspects of the bill and bring in amendments to clauses that we feel Canadians as a whole want amended. I would like to help the committee in this process. I would like to ask our witnesses what positive aspects of the bill they see so when we are going clause by clause we can say that the Alberta Federation of Labour said this is a good thing, and we should keep it; this should be changed, etc. So could you first give us what you see as the positive aspects of this bill?

The Chairman: Mr. Werlin.

Mr. Werlin: We are reluctant to try to debate clause by clause a bill which in its overall effect we would see as being very, very damaging to the major parts at least of the agricultural industry in this province and to many of the working people we represent. I think there is a danger in getting into that sort of a situation. I expect that will probably take place

[*Traduction*]

ment créera des milliers et des milliers d'années-hommes de travail. Hier soir, certains représentants des compagnies d'emballage et de transformation des viandes ont déclaré que la marge de manoeuvre pour augmenter le traitement des viandes dans l'Ouest canadien est très mince étant donné l'état actuel des marchés mondiaux pour les viandes traitées. Ce matin, nous avons été témoins de discussions quant aux limites qui existent à l'égard du traitement du colza sans pouvoir approfondir ce sujet.

Les calculs sont-ils erronés ou le gouvernement, lors des déclarations faites jusqu'à ce jour, a-t-il présenté uniquement le côté positif des calculs et non leur aspect négatif?

M. Werlin: Comme je l'ai déjà dit, nous ne prétendons pas être des experts dans le domaine de l'industrie agricole, mais je crois qu'on assiste à une monopolisation de l'industrie du traitement des aliments et que si le projet de loi C-155 est adopté et devient loi les avantages dont jouit l'Ouest canadien actuellement—dont on n'a pas entièrement profité, mais grâce auxquels l'Alberta a pu produire au moins une certaine quantité de produits finis de colza—seront définitivement reportés vers l'Est, ce qui abolira un nombre considérable d'emplois, du moins ici en Alberta.

Quant à l'effet global, je ne possède aucune statistique de cette sorte car nous n'avons pas fait de recherches en ce sens.

M. Althouse: D'accord merci.

Le président: Merci monsieur Althouse.

Monsieur Flis.

M. Flis: Merci monsieur le président.

Monsieur le président, notre témoin a déjà mentionné que la question à l'étude c'est de savoir s'il faut oui ou non abandonner l'Entente du Pas du Nid-de-Corbeau. Je ne suis pas de cet avis. Je crois que la question c'est l'analyse du projet de loi C-155 qui a déjà été présenté en première et deuxième lectures à la Chambre des communes et qui fait maintenant l'objet du travail de ce Comité. Lorsque le Comité aura entendu tous les témoins des différentes parties du Canada, son mandat est d'analyser ce projet de loi, article par article, d'accepter les aspects positifs de celui-ci et de modifier les articles que tous les Canadiens, à titre de collectivité, veulent changer. J'aimerais aider le Comité à remplir ce mandat. Pourrais-je demander aux témoins quels sont les aspects positifs, selon eux, dans ce projet de loi pour que lors de l'analyse de chaque article on puisse dire: «l'Alberta Federation of Labour a déclaré que cet élément était valable et qu'on devrait le conserver, que cet élément devrait être modifié, etc.». Pourriez-vous donc, en premier lieu, énumérer quels sont les aspects positifs selon vous dans ce projet de loi?

Le président: Monsieur Werlin.

M. Werlin: Nous hésitons fortement à analyser article par article un projet de loi qui globalement nous semble très très nuisible à la presque totalité de l'industrie agricole de cette province et à un bon nombre des travailleurs que nous représentons. Je crois qu'il est dangereux de s'engager dans une telle entreprise. Je suppose qu'une telle analyse sera faite

[Text]

in Parliament; it has already to some extent, but to a very limited extent in our opinion.

We think, however, that kind of debate and hearings ought to take place on an ongoing basis. I think there is a lot of misunderstanding about this bill, and we unfortunately share some of that. I do not think we are experts. I frankly do not think the people of Alberta have been consulted. I heard some discussion here a while ago, because we have a majority government which is not totally opposed to it, that that is supposed to mean that the people of Alberta have been consulted. I do not think that is the case. I think there ought to be more hearings on a provincial basis and then there ought to be continued discussion on a national basis, and then I am convinced that either people like us who are opposed to it would have to change our minds or, more likely, in my view, the majority of people would find that they are opposed to Bill C-155 and that the legislation should be abandoned and that if necessary to overcome some of the deficiencies in the Crow's Nest Pass Agreement other legislation would be brought in that would do that.

Mr. Flis: The consultative process will continue even after the bill was passed. If you have read the review section, there is an allowance in the bill for coming back to you people and other people across Canada during the review process.

Can you tell us what affiliation there is between the Alberta Federation of Labour and the Canadian Railway Labour Association?

• 1700

Mr. Werlin: There is no affiliation whatsoever.

Mr. Flis: But is the Canadian Railway Labour Association an umbrella group representing all of the brotherhoods across Canada, including the ones in Alberta?

Mr. Werlin: As far as I know they are an independent group. We are affiliated to the Canadian Labour Congress, and so are many of the railway unions. They may have some independent association, but we have no connection with it.

Mr. Flis: You are a member of the Canadian Labour Congress...

Mr. Werlin: Yes we are.

Mr. Flis: —as would the association be.

Mr. Werlin: As are some of the railway unions.

Mr. Flis: I would like to share with you a telegram that the committee received, sent to our chairman of the committee on July 29. I would like to hear your reaction to the telegram. It reads, and I quote:

The Canadian Railway Labour Association, which represents 11 railway unions, who in turn represent approximately 100,000 Canadian railway workers, urges your committee to find a resolution to the western grain transport

[Translation]

par le Parlement; elle l'a déjà été en partie, mais de façon très restreinte à notre avis.

Toutefois, nous croyons que ce genre de débat devrait se poursuivre constamment. Ce projet de loi a suscité de nombreux malentendus auxquels nous participons malheureusement. Nous ne sommes pas des experts et je ne crois pas franchement que nous ayons consulté les citoyens de l'Alberta. J'ai entendu, il y a quelque temps, une discussion où l'on disait que puisque nous avons en Alberta un gouvernement majoritaire qui ne semble pas entièrement opposé à ce projet de loi, cela signifie que les gens de l'Alberta ont été consultés. Je ne suis pas de cet avis. On devrait tenir de plus nombreux débats à ce sujet au niveau provincial et on devrait en faire une analyse permanente au niveau national; alors je suis convaincu que les gens qui, comme nous, s'opposent à ce projet de loi devraient changer d'avis ou, ce qui est plus vraisemblable selon moi, que la majorité des gens réaliserait qu'elle n'est pas d'accord avec le projet de loi C-155, qu'il serait préférable d'abandonner cette législation et qu'au besoin, pour pallier certaines difficultés causées par l'Entente du Pas du Nid-de-Corbeau, il vaudrait mieux adopter d'autres lois.

M. Flis: Le processus consultatif se poursuivra même après l'adoption du projet de loi. Si vous avez lu la section qui traite de la révision, vous aurez constaté qu'on peut toujours le soumettre de nouveau au jugement de vos associations et de tous les citoyens canadiens au cours du processus de révision.

Pourriez-vous nous dire quels sont les liens qui existent entre la *Alberta Federation of Labour* et l'Association des syndicats de cheminots canadiens?

M. Werlin: Il n'y a pas d'affiliation quelle qu'elle soit.

M. Flis: Mais l'Association des syndicats de cheminots canadiens est-elle un groupe parapluie représentant toutes les fraternités dans tout le Canada, y compris celles de l'Alberta?

M. Werlin: Pour autant que je sache, il s'agit d'un groupe indépendant. Nous sommes affiliés au Congrès du travail du Canada ainsi que de nombreux autres syndicats de cheminots. Il se peut qu'ils aient une certaine association indépendante, mais nous n'y sommes pas reliés.

M. Flis: Vous êtes membres du Congrès du travail du Canada?

M. Werlin: Oui, nous le sommes.

M. Flis: —comme le serait l'association.

M. Werlin: Comme le sont certains des syndicats de cheminots.

M. Flis: J'aimerais vous faire part d'un télégramme adressé au président du Comité, le 19 juillet. J'aimerais connaître vos réactions au sujet de ce télégramme qui se lit comme suit et je cite:

L'Association des syndicats de cheminots canadiens qui représente onze syndicats de cheminots qui a leur tour représentent environ 100,000 travailleurs du chemin de fer canadiens, prie instamment votre Comité de trouver une

[Texte]

tation bill now before your committee. Our association's position is, and always has been, strong and clear. The Canadian railways must be compensated adequately for the movement of grain and other commodities that have been frozen at 0.5 cents a tonne mile since the legislation enacted in 1925, making the Crow rate of 1897 statutory. Common sense alone dictates that the railways in Canada cannot survive and perform their role in Canada's economy into the next decade and beyond carrying grain at a rate established over 86 years ago.

In our view, there are two ways this objective can be achieved: by direct payments to the railway companies or payments to the producers and the transportation rates adjusted pursuant to the Gilson and Snively reports. In summary, however, our association strongly urges your committee to make a choice and permit the passage of Bill C-155 as soon as possible when the House of Commons reconvenes on September 12, 1983.

Yours truly, E.G. Abbott.

Again, I emphasize that this is from the Canadian Railway Labour Association, which is an umbrella organization representing 11 railway unions—approximately 100,000 Canadian railway workers.

In your brief you stress very strongly that one of your concerns is job creation. Can you explain to the committee why the association would take such a position? You are taking the extreme opposite position of really just no movement. If you are seriously interested in protecting the jobs of your brothers and sisters and creating more jobs in the future, the railways tell us that with their \$16.5 billion investment over the next decade, this could generate 375,000 person-years of work. Surely you should be the first organization to be championing support of this bill, and get on with it.

Mr. Kastiuk: Mr. Chairman, if I may, by way of background: The railway organization that is being referred to is a breakaway Canadian labour organization, which is not part of the Canadian Labour Congress, which is not part of the house of labour within this country, and they may have their reasons for saying what they do. We are not part of that policy. We are a part of a policy that is consistent with the Canadian Labour Congress, which is our parent organization and to whom we owe our responsibility. We will not answer for a group with which we have no connection and no affiliation.

Mr. Flis: No, my question is why there are such diverging views. Even though it is a breakaway group, they do speak on behalf of 100,000 workers.

An hon. member: No, they do not.

The Vice-Chairman: Mr. Kastiuk.

Mr. Kastiuk: Mr. Chairman, if I could, I would suggest that question be asked to the union that made that particular statement. Obviously there are some diverging views within the railway unions, within the trade union movement.

[Traduction]

solution au problème du transport des céréales dans l'Ouest par l'intermédiaire du projet de loi déposé devant votre Comité. La position de notre association a toujours été forte et claire. Les sociétés de chemins de fer canadiennes doivent recevoir une rémunération appropriée pour le mouvement des céréales et autres marchandises dont le tarif a été bloqué à 0,5 p. 100 la tonne mille, depuis la loi adoptée en 1925, rendant le tarif du Nid-de-Corbeau de 1897 statuaire. Le bon sens indique que les sociétés de chemins de fer du Canada ne pourront survivre et jouer leur rôle dans l'économie du Canada au cours de la prochaine décennie et plus tard, en transportant des céréales à un taux établi il y a plus de 86 ans.

Selon nous, il y a deux façons d'atteindre cet objectif: par des paiements directs aux sociétés ferroviaires ou des paiements aux producteurs et un rajustement des taux de transport conformément aux rapports Gilson et Snively. En résumé, toutefois, notre association prie instamment votre Comité de faire un choix et d'autoriser l'adoption du projet de loi C-155 le plus tôt possible lorsque la Chambre des communes reprendra ses travaux le 12 septembre 1983.

Bien à vous, E.G. Abbott

J'insiste encore sur le fait que cela provient de l'Association des syndicats de cheminots canadiens qui est un organisme parapluie représentant 11 syndicats de cheminots—approximativement 100,000 travailleurs du chemin de fer canadien.

Dans votre exposé, vous insistez fortement sur le fait qu'une de vos préoccupations est la création d'emplois. Pouvez-vous expliquer au Comité pourquoi l'Association prendrait une telle position? Vous prenez la position à l'extrême opposé de l'absence totale du mouvement. Si vous êtes vraiment intéressés à protéger les emplois de vos collègues et à créer plus d'emplois dans l'avenir, les sociétés de chemins de fer nous indiquent qu'avec leur investissement de 16.5 milliards de dollars au cours de la prochaine décennie, cela pourrait créer 375,000 années-personnes. Il est certain que vous devriez être le premier organisme à vous faire l'apôtre de ce projet de loi.

M. Kastiuk: Monsieur le président, si je peux me permettre, à titre documentaire: l'organisme dont il est question est un organisme syndical canadien dissident qui ne fait pas partie du Congrès du travail du Canada, qui ne fait pas partie du regroupement syndical de ce pays, et qui peut avoir ses raisons pour agir de la sorte. Nous ne sommes pas partisans de cette politique. Nous partageons l'avis du Congrès du travail du Canada auquel nous sommes affiliés et envers qui nous avons des responsabilités. Nous ne pouvons répondre pour un groupe avec lequel nous n'avons aucun lien ni aucune affiliation.

M. Flis: Non, ma question est pourquoi y a-t-il des vues aussi divergentes. Même s'il s'agit d'un groupe désaffilié il parle tout de même au nom de 100,000 travailleurs.

Un membre honoraire: Non ce n'est pas le cas.

Le vice-président: Monsieur Kastiuk.

M. Kastiuk: Monsieur le président, si vous le permettez, j'aimerais proposer que la question soit posée au syndicat qui a fait cette déclaration particulière. De toute évidence, il y a

[Text]

Mr. Flis: I accept that.

I will come closer to home then, to Alberta. The Department of Transport figures show that the impact on the Alberta economy of the railway investments is in the neighbourhood of \$2.7 billion in direct investment, which will translate into accumulative economic impact of about \$1.8 billion in labour incomes and 45,500 person-years of employment.

Now, are you telling this committee that you are prepared to give that up for the sake of saying do not change the Crow?

The Vice-Chairman: Mr. Kastiuk.

Mr. Kastiuk: Mr. Chairman, what we are saying is that we retain the Crow, and that is not to abandon the jobs that are needed to upgrade the railway system and the transportation system that is needed in this country. So we are not saying yes, we abandon that; we are saying do that, but do not scrap the Crow rate in its place.

Mr. Flis: Can you suggest to the committee how we can do that under the conditions of Bill C-155? That is where we are at. We are not at the stage now whether the Crow should be changed or not; we are at the stage of the committee looking at Bill C-155. Can you give us some helpful hints? Really, you know, we are begging for suggestions. We go on to the next province and we will hear the direct opposite, probably, of what we have heard here. So you can be helpful to the committee by giving us some constructive suggestions: how we can improve the bill, pass it as is, or whatever.

• 1710

The Acting Chairman (Mr. Mazankowski): Mr. Kastiuk.

Mr. Kastiuk: Mr. Chairman, at this stage of the game at a point where the bill has been introduced in second reading and is in very real form, all we could suggest to the committee is they reassess their position, scrap the bill and start all over again with the kind of meaningful discussion that is needed before such legislation is passed.

The Acting Chairman (Mr. Mazankowski): Mr. Flis.

Mr. Flis: If that is all I get out of the witnesses, Mr. Chairman, I have no further questions.

The Acting Chairman (Mr. Mazankowski): Mr. Flis, were you indicating a supplementary, or do you want to get down for a round?

Mr. Flis: I want to get down for a round.

The Acting Chairman (Mr. Mazankowski): The next questioner is Mr. Malone.

[Translation]

certaines vues divergentes au sein des syndicats du chemin de fer, au sein du mouvement syndical.

M. Flis: J'accepte cela.

Je me rapprocherai donc de l'endroit qui nous intéresse de l'Alberta. Les chiffres du ministère des Transports montrent que les répercussions des investissements des sociétés de chemin de fer sur l'économie albertaine seront de l'ordre de 2,7 milliards de dollars en investissements directs, ce qui se traduit en répercussions économiques cumulatives par environ 1,8 milliards de dollars en revenus associés aux ressources humaines et à l'emploi de 45,500 années-personnes.

A l'heure actuelle, est-ce que vous dites que vous êtes prêts à laisser tomber tout cela pour le seul plaisir de demander de ne pas modifier l'entente du Pas du Nid-de-Corbeau?

Le vice-président: Monsieur Kastiuk.

M. Kastiuk: Monsieur le président, ce que nous disons c'est que nous conservons l'entente pour ne pas abandonner les emplois qui serviront à améliorer le réseau ferroviaire et le réseau de transport nécessaires dans ce pays. Alors nous ne disons pas oui, nous abandonnons cela; nous disons faites cela, mais n'abandonnez pas le tarif du Nid-de-Corbeau à sa place.

M. Flis: Pouvez-vous suggérer au Comité comment nous pouvons faire cela en vertu des clauses du projet de loi C-155? C'est la question que nous nous posons. En ce moment, nous ne nous demandons pas si l'entente du Nid-de-Corbeau doit être modifiée ou pas; nous sommes à l'étape où le Comité étudie le projet de loi C-155. Pouvez-vous nous donner certains indices pratiques? En réalité, vous le savez, nous vous prions intamment de faire des propositions. Quand nous passerons à la province suivante, nous entendrons une opinion complètement à l'opposé de ce qui nous a été présenté ici. Par conséquent, vous pouvez être utile au Comité en nous faisant des propositions constructives; comment nous pouvons améliorer le projet de loi, l'adopter tel quel ou toute autre suggestion.

Le président suppléant (M. Mazankowski): Monsieur Kastiuk.

M. Kastiuk: Monsieur le président, en ce moment, au moment où le projet de loi a été déposé en deuxième lecture et où il se précise de plus en plus, tout ce que nous pouvons proposer au Comité c'est de revoir sa position, d'abandonner le projet de loi et de commencer à zéro par des discussions qui doivent se tenir normalement avant qu'un tel projet de loi ne soit adopté.

Le président suppléant (M. Mazankowski): Monsieur Flis.

M. Flis: Si c'est tout ce que j'obtiens des témoins, monsieur le président, je n'ai pas d'autres questions.

Le président suppléant (M. Mazankowski): Monsieur Flis, est-ce que vous voulez dire des questions supplémentaires ou si vous préférez renoncer à la prochaine série de questions?

M. Flis: Je renonce à la prochaine série de questions.

Le président suppléant (M. Mazankowski): La prochaine question sera posée par M. Malone.

[Texte]

The Chairman: Mr. Malone.

Mr. Malone: Thank you, Mr. Chairman.

My first question to the witness is to ask: Is it your objective that we have an efficient transport system of high capacity?

The Chairman: Mr. Werlin.

Mr. Werlin: Obviously, the answer to that would have to be yes.

Mr. Malone: Is it your view that the system we have today needs significant improvement in order to give both efficiency and high capacity?

Mr. Werlin: I believe there are certainly indications of deficiencies, particularly in the delivery of grain and certainly those things need to be upgraded and attended to.

Mr. Malone: I presume by implication you are suggesting there is also then a significant cost which must be applied to the infrastructure to bring about those efficiencies?

Mr. Werlin: Certainly, there will be a cost to do that, of course.

Mr. Malone: How are the costs to be paid for, in your view, if your objective is for an efficient system, if we are going to remain on the status quo of paying one-half cent per ton mile for the movement of grain?

Mr. Werlin: The Canadian Pacific Railway and its mighty empire is certainly anything but a poor citizen of Canada. They have become tremendously rich at the expense of Canadians and if, in fact, one part of their operation is in need of upgrading, it seems to me they are in a very poor position to come poor mouthing to us for additional money to do it. It seems to me if that in fact is the case, it is time CPR and its entire empire was nationalized and then we will all have the money to build whatever kind of railway we want instead of building empires and making multimillionaires.

Mr. Malone: If that is the case, will you tell me what is it the Canadian National Railway does in the movement of grain and CP Rail does not do? Are you satisfied with the accounting system of Canadair, and can you tell us how well you are able to use VIA Rail from Edmonton to Jasper because it is a national system? A nationalized system.

Mr. Werlin: I guess they are as good as the successive governments we have had for the last 103 years have made them—and perhaps that is the problem.

Mr. Malone: In other words, what you are really saying, then, is you are putting forward a political slice here rather than to say you are trying to address the question from an economic development issue?

Mr. Werlin: I think the whole question is political. I do not think the Bill C-155 is aimed at resolving anything but a political question.

[Traduction]

Le président: Monsieur Malone.

M. Malone: Merci, monsieur le président.

Ma première question au témoin sera la suivante: votre objectif consiste-t-il à vouloir un réseau de transport efficace d'une grande capacité?

Le président: Monsieur Werlin.

M. Werlin: De toute évidence, la réponse à cette question doit être oui.

M. Malone: Êtes-vous d'avis que le réseau dont nous disposons à l'heure actuelle doit être considérablement amélioré afin de donner un rendement efficace et d'une grande capacité?

M. Werlin: J'estime qu'il y a certainement des indices de lacunes, particulièrement dans la livraison des céréales et il est certain que cela doit être amélioré et que l'on doit s'en occuper.

M. Malone: Je suppose alors que, par déduction, vous envisagez qu'un coût important doit être associé à l'infrastructure afin d'assurer cette efficacité?

M. Werlin: Certainement, cela entraînera bien sûr des frais.

M. Malone: Selon vous, si votre objectif est un réseau efficace, comment les coûts seront-ils assumés, si nous devons continuer de payer un demi-cent par tonne-mille pour le transport des céréales?

M. Werlin: La société de chemins de fer du Canadien Pacifique, avec son immense empire, ne constitue certainement pas un organisme pauvre du Canada. Cette société s'est enrichie de façon spectaculaire aux dépens des Canadiens et, si en réalité une partie de son exploitation doit être améliorée, il me semble qu'elle est en très mauvaise posture pour venir nous quémander de l'argent supplémentaire pour le faire. Il me semble que, si tel est le cas, il est temps de nationaliser le CP et tout son empire car nous aurons ainsi l'argent nécessaire pour construire le réseau de chemin de fer que nous souhaitons avoir au lieu de construire des empires et de fabriquer des multimillionnaires.

M. Malone: Si tel est le cas, pouvez-vous me dire ce que la société des chemins de fer du Canadien National fait dans le transport des céréales et ce que CP Rail ne fait pas? Êtes-vous satisfait du système de comptabilité de Canadair et pouvez-vous nous dire comment vous pouvez utiliser VIA Rail d'Edmonton à Jasper parce qu'il s'agit d'un réseau national? Un réseau nationalisé.

M. Werlin: Je crois qu'elles sont aussi bien que nos gouvernements successifs depuis les 103 dernières années et peut-être est-ce là le problème.

M. Malone: En d'autres mots, ce que vous nous dites, en réalité, alors, c'est que vous en faites une question politique plutôt que de placer la question dans un contexte de développement économique?

M. Werlin: Je pense que toute la question est d'ordre politique. Je ne crois pas que le projet de loi C-155 vise à résoudre autre chose qu'une question politique.

[Text]

Mr. Malone: Has the Crow rate, from the time of its inception as a result of inflation through the years, become a richer subsidy to the recipient than it was originally stated to be?

Mr. Werlin: I am sorry, I do not know those precise figures—unless one of the other people here with me does.

Mr. Malone: Let me just phrase it a different way. Is half a cent per ton mile on today's costs a richer subsidy than it was in the 1920s when it was first put in statute?

Mr. Werlin: It may in fact be that the Crow rate does not pay the cost of shipping grain. But it seems to me it is part of the original deal the Canadian Pacific Railway entered into and cannot be changed at the expense of the Canadian farmers. If it has to be changed, there has to be some other way and we see this Bill C-155 as resolving the problem, if in fact there is such a problem, on the backs of the grain producers of this country.

Mr. Malone: Mr. Chairman, I believe the member for Lethbridge—Foothills set the record straight very accurately when he said the original agreement was really from central Canada through Lethbridge to Vancouver on one CP line. There have been many amendments to it. If you want to go back to the original agreement, then you really change many other agreements along the way—bearing in mind that on your first page you are saying if the statutory rate is once tampered with, it will be only a matter of time until it is lost step by step.

Surely in the 1960s, with the deterioration of the infrastructure of rail transport in Canada, when governments—first federal, and subsequently provincial in the Prairies—started to buy hopper cars in very large numbers, when subsequently governments have made major infusions into rail beds, that alone has meant the Crow rate agreement has been tampered with. Do you, therefore, still hold by your position of “if once tampered with”? Because it already is tampered with.

Mr. Werlin: Well, perhaps if that constitutes tampering, then it has been tampered with. If such is the case, so be it. But it does not alter the fact that Bill C-155 is going to take further steps at the expense of farmers, including the farmers of Alberta. We simply cannot condone that. We are opposed to it and we are not even seeking jobs at the expense of the farm people of this province.

Mr. Malone: On the first paragraph of page two you indicate a certain volume of money will be leaving the Prairies if Crow rate changes are not kept constant with the status quo. Are you aware of the fact that approximately \$400 million per year are lost to prairie farm producers because of grain sales

[Translation]

M. Malone: Le tarif du Nid-de-Corbeau, depuis son instauration, par suite de l'inflation au cours des ans, a-t-il représenté une subvention plus importante pour le bénéficiaire que ce qu'il était censé être au départ?

M. Werlin: Je suis désolé, mais je ne connais pas ces chiffres précis... à moins qu'une des personnes ici présentes ne les connaisse.

M. Malone: Laissez-moi formuler ma question autrement. Est-ce qu'un demi-cent par tonne-mille, selon les coûts d'aujourd'hui, constitue une subvention plus élevée que ce qu'elle était dans les années 20 lorsqu'elle a été mise pour la première fois dans les statuts?

M. Werlin: Ce pourrait être en réalité que le tarif du Nid-de-Corbeau ne paye pas le coût d'expédition des céréales. Mais il me semble que cela fait partie de l'entente originale qu'a conclue la société de chemins de fer du Canadien Pacifique et que cela ne peut être modifié aux dépens des agriculteurs canadiens. Cela doit être modifié, ce doit l'être d'une autre façon et nous estimons que ce projet de loi C-155 résout le problème, si de fait il y a un problème, au détriment des producteurs céréaliers de ce pays.

M. Malone: Monsieur le président, je crois que le représentant de Lethbridge—Foothills a rétabli les faits très justement lorsqu'il a déclaré que l'entente originale a été conclue en réalité à partir du centre du Canada par Lethbridge à Vancouver sur une ligne du CP. Elle a été modifiée de nombreuses fois. Si vous voulez vous reporter à l'entente originale, alors vous modifiez de ce fait de nombreuses autres ententes en cours de route... vous devez vous rappeler que, dans votre première page, vous déclarez que, si l'on modifie une fois le tarif statuaire, ce ne sera qu'une question de temps avant qu'il ne soit complètement perdu, étape par étape.

Il est certain que, dans les années 60, avec la détérioration de l'infrastructure du transport ferroviaire au Canada, lorsque les gouvernements... en premier lieu le fédéral et ensuite les gouvernements provinciaux dans les Prairies... ont commencé à acheter des wagons-trémies en nombre très considérable, lorsque, ensuite, les gouvernements ont fait un apport important au réseau ferroviaire, cela en soi signifiait une modification de l'entente sur le tarif du Nid-de-Corbeau. Par conséquent, maintenez-vous toujours votre position selon laquelle «s'il y a une modification»? Parce que la modification a déjà été faite.

M. Werlin: Et bien, peut-être que, si cela constitue une modification, alors elle a été modifiée. Si tel est le cas, et bien, qu'il en soit ainsi. Mais cela ne modifie pas le fait que le projet de loi C-155 aura des répercussions aux dépens des agriculteurs, y compris ceux de l'Alberta. Nous ne pouvons tout simplement pas fermer les yeux sur cette situation. Nous nous y opposons et nous ne cherchons même pas d'emplois au détriment des agriculteurs de cette province.

M. Malone: Au premier paragraphe de la page 2, vous indiquez un certain montant d'argent qui quittera les Prairies si les modifications au tarif du Nid-de-Corbeau ne sont pas en accord avec le statu quo. Savez-vous qu'environ 400 millions de dollars par an sont perdus pour les producteurs agricoles des

[Texte]

we have but for which we do not have the infrastructure to get those sales to market?

Mr. Werlin: Yes. I am also aware, sir, of the special attention the CPR has paid to the hauling of potash and coal and every product other than grain. I was brought up on a farm and I can remember when we could not get railway cars, grain cars, to haul grain from the elevators, which were full. We had to build granary after granary, which we could not afford, and yet the sidings were full of grain cars and the railways were full of coal cars. That is not simply something you can lay at the foot of the Crow rate agreement. CPR is operating to make money where it can make it and to hell with the Canadian public and to hell with the Canadian farmer. That is the situation. Changing the Crow rate is not going to change that; it is going to make it worse.

Mr. Malone: I wonder if the witness would care to answer the question. It is an interesting comment, but it had nothing to do with the question.

Mr. Werlin: Well, it is a question on which I do not think you are seeking information. I think you are just seeking to debate with me some of the technicalities we have no control over.

Mr. Malone: Losses of \$400 million are not technicalities. It is a fact, and . . .

Mr. Werlin: Yes, well,

Mr. Althouse: On a point of order, Mr. Chairman, there is no justification for that figure; it should not be introduced as evidence or part of the witnessing.

The Chairman: That is not a point of order.

A witness: It is as phoney as a \$3 bill.

• 1720

The Chairman: Mr. Malone, have you completed your questioning? You have time for one more question.

Mr. Malone: On page 4, I think it is important to point out, you are making an analysis of Alberta or the Prairies with that of Montana and North Dakota with regard to values added in the meat market.

Mr. Chairman, I would want to make sure that we put on the record—we are really dealing with an historical fact here—that in Montana they never have had a developed feedlot or meat processing industry; they never have and they have not today. The American pattern has been for ranching states to raise cow-calf operations, to send their feeder cattle to the mid-west for feeding, and then to Chicago for slaughter and distribution. That is not the fact of Alberta. Alberta has

[Traduction]

Prairies en raison des ventes de céréales que nous pourrions faire, mais pour lesquelles nous ne disposons pas des infrastructures nécessaires pour atteindre le marché?

M. Werlin: Oui. Je suis également au courant, monsieur, de l'intérêt particulier que le CP a porté au transport de la potasse et du charbon et à tous les produits autres que les céréales. J'ai été élevé dans une ferme et je me souviens du moment où nous ne pouvions disposer de wagons de chemin de fer, de wagons céréaliers pour transporter les céréales depuis les silos qui étaient remplis. Il nous a fallu construire grenier après grenier, ce que nous ne pouvions nous permettre, et pourtant les voies de garage étaient remplies de wagons de céréales et les voies de chemin de fer étaient remplies de wagons de charbon. Ce n'est pas seulement une chose que l'on peut imputer à l'entente sur le tarif du Nid-de-Corbeau. Le CP fait l'exploitation en vue de faire de l'argent et où cela est lucratif et ne se préoccupe ni du public ni des agriculteurs canadiens. Voilà la situation. Le fait de modifier le tarif du Nid-de-Corbeau ne changera pas cette situation; cela ne fera qu'empirer les choses.

M. Malone: Je me demande si le témoin voudrait bien répondre à la question. Il s'agit d'une observation intéressante, mais elle n'a rien à voir avec la question.

M. Werlin: Et bien, il s'agit d'une question pour laquelle je ne pense pas que vous désiriez des renseignements. Je crois que vous ne cherchez qu'à discuter de certaines technicalités au sujet desquelles nous ne pouvons rien.

M. Malone: Des pertes de 400 millions de dollars ne sont pas des technicalités. C'est un fait et . . .

M. Werlin: Oui, bien . . .

M. Althouse: Au sujet d'une question relative au Règlement, monsieur le président, il n'y a aucune justification relative à ce chiffre; il ne devrait pas être présenté comme preuve ou comme partie du témoignage.

Le président: Il ne s'agit pas d'une question relative au Règlement.

Un témoin: C'est aussi faux qu'un billet de 3 dollars.

Le président: Monsieur Malone, avez-vous terminé vos questions? Vous avez le temps d'en poser une de plus.

M. Malone: À la page 4, je pense qu'il est important de le souligner, vous faites une comparaison analytique entre l'Alberta ou les Prairies et le Montana ainsi que le Dakota Nord en ce qui a trait aux valeurs ajoutées au marché de la viande.

Monsieur le président, j'aimerais que cela soit consigné, il s'agit vraiment d'un fait historique ici, au Montana, ils n'ont jamais eu une industrie importante de parcs d'engraissement ou de conditionnement de la viande; ils n'en ont jamais eu et ils n'en ont pas davantage aujourd'hui. Dans les États américains où se trouvent des ranchs, la tendance jusqu'à présent a été d'élever des génisses, d'envoyer les bovins au Mid-West pour engraissement et ensuite à Chicago pour l'abattage et la distribution. Tel n'est pas le fait en Alberta. L'Alberta a

[Text]

always had feedlot operations. Alberta has always had a fairly significant packing plant processing industry.

We really get the worst of all worlds if we get the new rail system going through with all of the payments to the railways. You will then have a railway system that has the capacity to move all the raw products off the Prairies with the incentive being such that the only way you can get the Crow rate benefit is by shipping it for export.

As people who are interested in jobs and the preservation of jobs, as I presume your organization would naturally be, how can you justify taking an economic position to the Province of Alberta that will cost us the loss of some 6,000 jobs in the meat processing industry?

Mr. Kastiuk: I will try to answer that question. Whether I can directly or not I am not certain. I am not sure that the figures that were given were that accurate. In fact, the meat processing industry has gone down hill in Alberta and has for a number of years. We have had meat packing firms closing down all around the province. We have had the existing meat packing plants cut back to half of the employees that they have. While we do not understand or pretend to understand the transportation industry, it seems that it is much cheaper to send the cattle either live or in bulk form to the east for processing than it is to process them here and send the product. No, I do not know the answer to that.

Mr. Malone: Just a clarification: Do you advocate that we do away with the processing and send the meat to some other part of Canada or some other country for processing?

Mr. Kastiuk: No, we certainly do not, but it is in fact happening and we are not certain at all that Bill C-155 is going to be the thing that is going to solve the problem for us.

The Chairman: Thank you, Mr. Malone.

Mr. Tessier.

M. Tessier: Merci, monsieur le président.

Ma première question est technique. Quels sont les membres que vous représentez, quel en est le nombre et quel pourcentage de travailleurs représentez-vous?

The Chairman: Mr. Werlin.

Mr. Werlin: We represent somewhere between 105,000 and 110,000 members, and we represent approximately 16% of the workforce in Alberta.

M. Tessier: Est-ce que vous avez lu le rapport Gilson? Que pensez-vous de la justification Gilson pour le changement du Crow? Quelle est votre opinion au sujet de la vision Gilson pour ce qui est du système de transport dont a besoin l'Ouest pour l'avenir? D'après vous, ce système serait-il avantageux, à la fois pour les producteurs et pour l'économie de l'Ouest?

[Translation]

toujours eu des parcs d'engraissement. L'Alberta a toujours eu une industrie assez importante de salaison et de conserverie de la viande.

Nous serons vraiment très mal partagés si nous avons le nouveau système ferroviaire avec tous les versements à effectuer aux compagnies de chemins de fer. Vous aurez alors un système ferroviaire qui peut transporter tous les produits bruts en dehors des Prairies et le stimulant sera tel que la seule façon d'obtenir l'indemnité du Nid-de-Corbeau sera d'expédier des produits pour l'exportation.

En tant que personnes intéressées aux emplois et à leur conservation, comme votre organisation l'est sans aucun doute, comment pouvez-vous justifier la position économique prise envers la province de l'Alberta, position qui nous coûtera la perte de quelque 6,000 emplois dans l'industrie de préparation de la viande?

M. Kastiuk: Je vais essayer de répondre à cette question. Que je puisse le faire directement ou non, je n'en suis pas certain. Je ne suis pas sûr que les chiffres qui ont été donnés sont précis. En fait, l'industrie de préparation de la viande a perdu de la vitesse en Alberta et cela pendant un certain nombre d'années. Nous avons eu des compagnies de préparation de la viande qui ont fermé partout dans la province. Nous avons eu des conserveries qui ont coupé de moitié le nombre de leurs employés. Même si nous ne comprenons pas ou ne prétendons pas comprendre l'industrie du transport, il semble qu'il soit moins cher d'envoyer le bétail soit vivant soit en vrac vers l'Est pour la préparation que de le conditionner ici et d'envoyer le produit. Non, je ne sais pas quelle est la réponse à cela.

M. Malone: Juste un éclaircissement: recommandez-vous que nous arrêtions toute la préparation et que nous envoyons la viande vers d'autres parties du Canada ou vers d'autres pays pour le conditionnement?

M. Kastiuk: Non, certainement pas, mais c'est ce qui se passe vraiment en ce moment et nous ne sommes pas certains du tout que le projet de loi C-155 soit la réponse à notre problème.

Le président: Merci, monsieur Malone.

Monsieur Tessier.

Mr. Tessier: Thank you, Mr. Chairman.

My first question is technical. Who are the members you represent, how many are there and what percentage of workers do you represent?

Le président: Monsieur Werlin.

M. Werlin: Nous représentons environ 105,000 à 110,000 membres et approximativement 16 p. 100 de la force de travail en Alberta.

M. Tessier: Did you read the Gilson report? What do you think of Gilson's justification for amending the Crow rate structure? How do you see Gilson's vision as to the transportation system needed by Western Canada in the future? Do you think such a system is profitable, both for the producers and the West?

[Texte]

Mr. Werlin: I am not fully familiar with the Gilson report. I followed what was produced by the media at the time they were holding those hearings. So I cannot respond entirely to what you refer to as the Gilson vision of transportation. As we said, we are experts neither in agriculture nor in transportation, but we certainly have the impression from all we have heard and what we have seen of Bill C-155 that our best interests lie in retaining the Crow rate structure.

It is unfortunate that people are given a chance of making a representation at this stage of the legislation when we have been told that the fact that there is going to be legislation is already a fait accompli except for perhaps some minor amendments. We think that is putting the cart before the horse, and we would have much preferred to have been involved at a much earlier stage.

M. Tessier: Monsieur le président, selon moi, c'est bien simple. Le projet de loi C-155 a pour but de changer le système de transport dans l'Ouest, à la fois, à l'avantage des producteurs et à l'avantage de l'économie de l'Ouest. Il semblerait que nos témoins ne soient pas d'accord avec ce fait et il est donc impossible d'en discuter.

Le président: Je vous remercie, monsieur Tessier.

Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: Thank you, Mr. Chairman.

Before you start counting my time, on a point of information for Mr. Flis, CRLEA stands for Canadian Railway Labour Executive Association, and I suppose in the trade union movement that is considered something of a note group. They get together to compare notes. I would like to ask . . .

Mr. Flis: Would you agree, Mr. Benjamin, that membership . . . [Inaudible—Editor]

Mr. Benjamin: No, not at all.

The Chairman: Order, Mr. Flis and Mr. Benjamin. This is not a time for argument between members of the committee. You can do that in clause-by-clause.

Mr. Benjamin: I would point that out to Mr. Flis. By the way, Mr. Abbott is a very good friend of mine, and we argue a lot.

The Chairman: Proceed with your questioning, Mr. Benjamin, please.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, I find this passing strange. The conventional wisdom—and I use that word advisedly—from government members and members of the Official Opposition is that labour and farmers' interests are not the same and that there is an automatic conflict; labour and farmers cannot get along. Here we have an instance where the trade union movement in Alberta is supporting farmers to keep the Crow. As I listen to my colleague Mr. Malone, he is objecting to that. I guess he cannot understand.

[Traduction]

M. Werlin: Je ne suis pas tout à fait au courant du rapport Gilson. J'ai suivi ce que disaient les médias d'information au moment où se tenaient ces audiences. Je ne peux donc donner une réponse complète à ce que vous appelez la vision Gilson du transport. Comme nous l'avons dit, nous ne sommes pas des experts ni en agriculture ni en transport, mais nous avons certainement l'impression d'après tout ce que nous avons entendu et vu du projet de loi C-155 que nos intérêts seraient bien servis si nous conservions la structure tarifaire du Nid-de-Corbeau.

Il est malheureux que les gens aient la possibilité de faire une représentation à cette étape de la législation alors que, d'après ce qui a été dit, il s'agit déjà d'un fait accompli, à l'exception peut-être de quelques modifications mineures. Nous pensons que c'est mettre la charrue avant les boeufs et nous aurions préféré de beaucoup avoir été consultés à une étape bien antérieure.

Mr. Tessier: Mr. Chairman, I, for my part, think that it is very easy. Bill C-155 is amending the transport system in Western Canada for the benefit of producers as well as for Western Canadian economy. It seems our witnesses do not agree, and it is therefore impossible to discuss it.

The Chairman: Thank you, Mr. Tessier.

Monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Merci, monsieur le président.

Avant que vous commenciez à me chronométrer, une petite information pour M. Flis, CRLEA représente l'Association des syndicats de cheminots canadiens et je suppose que, dans le mouvement syndical, cette association est considérée comme un groupe de «notes». Ils se mettent ensemble pour comparer des notes. J'aimerais ajouter . . .

M. Flis: Êtes-vous d'accord, monsieur Benjamin, que l'affiliation . . . (audible—rédacteur * ro)

M. Benjamin: Non, pas du tout.

Le président: À l'ordre, monsieur Flis et M. Benjamin. Ce n'est pas le moment d'avoir des arguments entre les membres du Comité. Vous pouvez le faire au moment de l'étude clause par clause.

M. Benjamin: Je voudrais faire remarquer cela à M. Flis. Au fait, M. Abbott est un très bon ami à moi et nous argumentons tout le temps.

Le président: Continuez avec vos questions, monsieur Benjamin, s'il vous plaît.

M. Benjamin: Monsieur le président, je trouve cette passation étrange. La sagesse traditionnelle, et j'utilise ce mot délibérément, de la part des députés et des membres de l'Opposition officielle considère que les intérêts des travailleurs et des agriculteurs ne sont pas les mêmes et qu'il y a automatiquement conflit; les travailleurs et les agriculteurs ne peuvent s'entendre. Ici, nous avons un cas où le mouvement syndical en Alberta soutient les agriculteurs afin de conserver le Nid-de-Corbeau. D'après ce qu'en dit mon collègue, M. Malone, il

[Text]

I want to ask the witnesses regarding the original agreement you referred to, which is still in place as far as it affects grain and grain products: Has your organization done any research on what it would mean in terms of jobs lost gained without the Crow?

The Chairman: Mr. Aitken.

Mr. Aitken: Mr. Chairman, we feel there will be at stake at least 35,000 jobs in Canada related to grain handling and transportation if in fact the change goes through the way it stands. With the position we have put forward in our paper where we talk about continuation of commitment by the railroads—which, by the way, is why all this thing came about. They have in fact blackmailed us into this area where now we are trying to pay that price which they are trying to extract from us as taxpayers.

• 1730

If they continued that commitment, in fact, we would have an increase of jobs, rather than a decrease of jobs—and we are looking at over 400,000 jobs. But in fact, if we go ahead with this position, we are talking about a loss of at least 35,000 jobs related to grain handling and transportation.

Mr. Benjamin: The minister says that this proposal would create 375,000 jobs over over a 10-year period. You have suggested in your brief that, by using a different method, we could create 485,000 jobs, 110,000 jobs more. Would you care to elucidate how the extra job creation could be accomplished by retaining statutory grain rates for the grain producers and at the same time upgrading railway lines?

Mr. Aitken: Yes, Mr. Benjamin. Let us look at the cutbacks that the railways have announced on a basis of a 4.4 annual reduction in the workforce. As we know, they are cutting back; of course that is their staging for this event that we are going through. With that gone, and the money coming in from the taxpayer, that would still not meet the amount of jobs that would have been created had they continued the investment. Had the federal government also taken an outward look and tried to improve the railway system in this country, things would be much different. I think what we are doing is trying to plug a hole which the railroads are creating, and we the taxpayers are going to pay it, as are the farmers.

Mr. Benjamin: Are railway brotherhoods in Alberta, their locals, affiliated with the Alberta Federation of Labour?

Mr. Aitken: Yes, they are.

[Translation]

n'est pas d'accord avec cela. J'imagine qu'il ne peut comprendre.

J'aimerais poser une question aux témoins au sujet de l'entente originale que vous avez citée et qui est encore en vigueur en ce qui a trait aux grains et aux produits céréaliers: votre organisation a-t-elle effectué des recherches pour savoir ce que cela signifierait en termes d'emplois perdus ou gagnés sans le Nid-de-Corbeau?

Le président: Monsieur Aitken.

M. Aitken: Monsieur le président, nous estimons qu'il y aura au moins 35,000 emplois reliés à la manutention et au transport des grains qui seront en jeu au Canada si, en fait, le changement est accepté tel qu'il est proposé en ce moment. Avec la position que nous avons prise dans notre mémoire où nous parlons de la continuation de l'engagement par les chemins de fer, ce qui est, à propos la raison pour laquelle tout cela est arrivé. De fait, c'est par chantage qu'ils nous ont placés dans cette situation où nous tentons de payer le prix qu'eux-mêmes essaient de tirer de nous, les contribuables.

S'ils maintiennent cet engagement, en vérité, nous aurons une augmentation de l'emploi plutôt qu'une diminution, et c'est de plus de 400,000 emplois qu'il s'agit. Mais, en réalité, si nous poursuivons dans ce sens, nous parlons d'une perte d'au moins 35,000 emplois dans le secteur de la manutention et du transport des céréales.

M. Benjamin: Le ministre dit que cette proposition créerait 375,000 emplois sur une période de 10 ans. Vous avez laissé entendre dans votre mémoire qu'en ayant recours à une méthode différente, il y aurait création de 485,000 emplois, soit 100,000 emplois de plus. Auriez-vous l'obligeance de nous dire comment il serait possible de créer ce nombre supplémentaire d'emplois en conservant le tarif des grains statutaire pour les producteurs de céréales tout en améliorant le réseau de chemins de fer?

M. Aitken: Oui, monsieur Benjamin. Examinons un peu les coupures que les compagnies de chemins de fer ont annoncées, à savoir une réduction annuelle de 4.4 p. 100 de la main-d'oeuvre. Ce que nous savons, c'est qu'elles font des coupures. Bien sûr, c'est leur façon de procéder par étapes compte tenu de la situation que nous traversons. Même une fois la situation réglée et malgré l'entrée de recettes fiscales, nous n'aurions pas encore le nombre d'emplois qui auraient été créés si les compagnies avaient poursuivi leurs investissements. Si, en outre, le gouvernement fédéral ne s'était pas arrêté aux apparences et avait tenté d'améliorer le réseau ferroviaire du pays, les choses seraient bien différentes. Je pense que ce que nous tentons de faire, c'est de boucher un trou dont les compagnies ferroviaires sont responsables et c'est nous, les contribuables, qui allons en faire les frais, comme les agriculteurs, d'ailleurs.

M. Benjamin: Les fraternités de cheminots en Alberta, leurs sections, sont-elles affiliées avec l'*Alberta Federation of Labour*?

M. Aitken: Oui, elles le sont.

[Texte]

Mr. Benjamin: Have you had any reports or complaints of the railway management—to use a nice word—propagandizing the employees about how the Crow rate is hurting their jobs? Have you had any indication of that here in Edmonton or Calgary or anywhere else?

Mr. Aitken: No. None of that has been brought to our attention.

Mr. Benjam Benjamin: I see. Okay. We may find some more about that in Winnipeg. I would urge you to enquire of rank-and-file members of railway locals as to what kind of material they have been getting from the company in the past year or two.

In the event this legislation passes—if and when—besides the loss of 35,000 jobs, how do you foresee the loss of grain producers' income affecting the entire economy of Alberta—the towns and villages? Or does your loss of 35,000 jobs over the whole system include the effect of the loss of farm income? I hope I put that clearly.

Mr. Aitken: Yes. I think when we are talking about loss of the jobs, we are obviously talking about the spinoff effect, the increase of higher social cost that is going to have to be paid along with the \$600 million that will be leaving the Prairies annually from the farmers. So not only will we have a problem in the small towns, the spinoff effect there, but we will also have a spinoff effect of the jobless, which will no doubt create even more unemployment. This, I think, is the last thing we should be doing in these days.

Mr. Benjamin: How do you feel about . . . ? I take it there is no objection from the Alberta Federation of Labour to modernizing and upgrading railway transportation. Do you look on that as a means of providing facility for the movement of all commodities? Or is this the fault of the grain movement that this has obstructed or held back the upgrading, and it is all the fault of the . . . Are the villains in the piece the grain producers?

Mr. Aitken: I understand that only about 19% of the traffic moved is involved through the Crow rate. Therefore, obviously there is another effect of the Crow. I think that without putting the money into upgrading the railway, not only have the grain areas fallen down, but so have other transportation areas of other goods. I think this has been a result of the staging for—as I said—this event, where, in fact, we are crying poor-mouth and saying we in fact need more money for the railways. As a result of that, many other commodities have suffered too.

We feel there should be a large amount of investment put into improving the railway system to be able to provide the necessary transportation to get Canada working again. This has obviously got to be a top priority in this time of high unemployment in this country.

[Traduction]

M. Benjamin: Avez-vous reçu des rapports ou des plaintes selon lesquelles les dirigeants des chemins de fer ont, pour utiliser un beau terme, fait de la propagande auprès des employés sur la façon dont le tarif du Nid-de-Corbeau affecterait leurs emplois? Avez-vous eu vent que cela avait cours à Edmonton ou à Calgary ou ailleurs?

M. Aitken: Non. Rien de ce genre ne nous a été signalé.

M. Benjamin: Je vois. Parfait. Nous en apprendrons peut-être plus à ce sujet à Winnipeg. Je vous demanderais instamment de vous enquérir auprès des membres ordinaires des syndicats de cheminots du genre de documentation qu'ils ont reçue de la compagnie au cours des deux dernières années.

Si la loi était adoptée, si et quand, outre la perte de 35,000 emplois, dans quelle mesure prévoyez-vous que la perte de revenus des producteurs de céréales influera sur l'économie entière de l'Alberta, les villes et villages? Ou estimez-vous que la perte de 35,000 emplois dans tout le réseau tient compte de la répercussion de la perte de revenu agricole? J'espère que je me suis expliqué clairement.

M. Aitken: Oui. Je pense que lorsque nous parlons de perte d'emplois, de toute évidence nous parlons des retombées, de l'accroissement du coût social que nous aurons à payer et qui s'ajoutera au 600 millions de dollars qui seront enlevés aux agriculteurs des Prairies chaque année. Aussi, non seulement cela posera un problème aux petites villes, le contrecoup dont elles se ressentiront, mais il y aura également une augmentation des sans-emplois, ce qui sans aucun doute créera davantage de chômage. Et, à mon avis, c'est bien la dernière chose qu'il faut faire en ce moment.

M. Benjamin: Que pensez-vous de . . . ? Si je comprends bien, l'*Alberta Federation of Labour* ne s'oppose pas à la modernisation et à l'amélioration du transport par chemins de fer. Voyez-vous cela comme un moyen de faciliter le transport de toutes les marchandises? Peut-on soutenir que le transport des céréales a empêché ou freiné l'amélioration, et faut-il imputer la faute à . . . Les méchants dans cette histoire sont-ils les producteurs de céréales?

M. Aitken: Si je ne me trompe, il n'y a que 19 p. 100 environ des marchandises transportées qui sont visées par le tarif du Nid-de-Corbeau. Par conséquent, il est clair que celui-ci a d'autres répercussions. À mon avis, faute d'avoir investi des sommes dans l'amélioration des chemins de fer, il y a eu non seulement déclin du secteur des céréales, mais aussi déclin d'autres modes de transport d'autres marchandises. Cela résulte, d'après moi, de la mise en oeuvre progressive de, je répète, cet événement, alors, qu'en réalité nous plaidons à grands cris la pauvreté et nous disons qu'en fait nous avons besoin de plus d'argent pour les chemins de fer. Il en est résulté que bien d'autres marchandises en ont souffert aussi.

Nous estimons que de fortes sommes devraient être investies dans l'amélioration du réseau de chemins de fer afin de pouvoir fournir le transport nécessaire pour remettre les Canadiens au travail. De toute évidence, cela doit être l'une des premières priorités à cette époque de chômage élevé dans notre pays.

[Text]

The Chairman: Your final question, Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: Thank you, Mr. Chairman. It is a long-standing position of the trade union movement—and I came out of the railway brotherhood ranks as a dumb, innocent country boy from little towns and villages in the Prairies, including working for farmers . . . But it has always been the practice, as I recall, in bargaining that as and when productivity and as and when the profitability of the employer increased, the trade union movements always felt they were entitled to some reasonable fair share of the results of that better productivity and better profit position.

Would you agree that the same situation should apply to farmers? After all, productivity by grain producers in western Canada is second to none in the whole world and their prices remain static, while for other commodity shippers on the railway prices have doubled, tripled, or become five times as high—the freight rates have doubled, tripled or become five times as high. Would you agree that the grain producers, livestock producers, should have the equivalent position to that of a private enterpriser, an entrepreneur or whatever, as a corporation which has had increases in its prices and have paid proportionately higher costs for shipping their product?

The Chairman: Mr. Werlin.

Mr. Werlin: Yes. I would say that there certainly has been an increase in productivity in farming. Obviously, the cost of shipping grain, like the cost of everything else we do, must have gone up. There is no question about that. The problem, of course, is that the farmer has had not only to contend with the cost of freight, but with tremendous increases in the cost of machinery and interest rates and the need to capitalize to a much, much higher degree.

The transition from the very, very small homestead farmer to the large corporate farmer has taken place in a very, very short period of time. I think this country has failed to come to grips with that transition, and it is certainly something that we need to deal with. We are all for the modernization of transportation, but we are very much afraid that if the government goes about it in the manner that Bill C-155 would deal with it, in fact it will spell the end of the family farm and will make the problem far worse, rather than resolve it. This is our problem.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, I am sorry, I put the question badly. I was not talking about the farm cost. We all know about that. I am talking about the prices farmers receive for their production, whether it be grain or livestock. They have not kept pace. Then do you agree that if their prices do not go up, their freight charges should not go up?

Mr. Werlin: If their prices do not go up, their freight charges cannot go up, because the products that they are producing simply will not pay for themselves if the cost of

[Translation]

Le président: Votre dernière question, monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Merci, monsieur le président. Le mouvement syndical a depuis très longtemps adopté le point de vue et je n'étais, lorsque je faisais partie de la Fraternité des cheminots, qu'un pauvre petit gars de campagne innocent et ignorant qui avait travaillé dans les petites villes et villages des Prairies, qui avait travaillé notamment pour les agriculteurs . . . Mais, je me rappelle, l'idée dominait toujours, lors des négociations, que lorsqu'il y avait augmentation de la productivité et aussi des bénéfices de l'employeur, le mouvement syndical estimait qu'il avait droit à une part raisonnable des résultats de cette meilleurs productivité et de ces bénéfices plus élevés.

N'êtes-vous pas d'avis que la même situation devrait s'appliquer aux agriculteurs? Après tout, la productivité des producteurs de céréales dans l'Ouest du Canada est à peu près la plus forte dans le monde et leurs prix demeurent les mêmes, tandis que les prix du transport ferroviaire demeurent les mêmes, des autres expéditeurs de marchandises ont doublé, triplé et parfois même quintuplé, les tarifs du transport ont doublé, triplé ou quintuplé. N'êtes-vous pas d'avis que les producteurs de céréales, les éleveurs de bétail devraient être sur un pied d'égalité avec l'entreprise privée, un entrepreneur ou ce que l'on voudra, comme toute société dont les prix ont augmenté et qui doit faire face à des coûts proportionnellement plus élevés pour l'expédition de ses produits?

Le président: Monsieur Werlin.

M. Werlin: Oui. J'affirmerais qu'il y a certainement eu une augmentation de la productivité en agriculture. Il ne fait aucun doute que le coût d'expédition des céréales, à l'instar de tous les autres coûts, ont dû progresser. Cela ne fait aucun doute. Le problème, bien entendu, c'est que l'agriculteur a dû non seulement supporter le coût du fret, mais il a dû également faire face à d'énormes augmentations du coût de la machinerie et des taux d'intérêt, sans parler de la nécessité de capitaliser à un degré beaucoup plus élevé.

La transformation des entreprises agricoles familiales très petites en grandes exploitations agricoles a eu lieu en un très très court laps de temps. Je pense que notre pays n'a pas su s'adapter à cette transition, et c'est certainement une situation qu'il faudra régler. Nous sommes tous en faveur de la modernisation du transport, mais nous craignons énormément que si le gouvernement procède de la façon dont il le propose dans le projet de loi C-155, nous assisterons alors à la disparition de la ferme familiale, ce qui aggraverait considérablement le problème plutôt que de le résoudre. Tel est notre problème.

M. Benjamin: Monsieur le président, je regrette, j'ai mal posé la question. Je ne parlais pas de ce que coûte une ferme. Nous sommes tous au courant de ce qu'il en coûte. Je parlais des montants que les agriculteurs reçoivent pour ce qu'ils produisent, qu'il s'agisse de céréales ou de bétail. Leurs revenus n'ont pas progressé au même rythme que les coûts. N'êtes-vous pas d'avis que si les prix n'augmentent pas, les coûts de transport ne devraient pas augmenter non plus?

M. Werlin: Si leurs prix n'augmentent pas, leurs coûts de transport ne peuvent augmenter, simplement parce qu'ils ne pourront pas rentrer dans leurs coûts de production s'il y a

[Texte]

transportation rises. That again is our main problem with this bill, that it would quadruple the cost of grain shipments.

Mr. Benjamin: Thank you, Mr. Chairman.

• 1740

The Chairman: Thank you, Mr. Benjamin.

That concludes the questioning of the witnesses from the Alberta Federation of Labour. On behalf of the committee I would thank you for your brief and for your appearance here today. Thank you very much, gentlemen.

Mr. Werlin: Thank you very much.

The Chairman: Is it the wish of the committee to append the brief submitted by the Alberta Federation of Labour to this day's proceedings?

Some hon. Members: Agreed.

The Chairman: Agreed, thank you.

Now, I want to inform the committee that we have a situation that is a bit unusual; we have not run into it before. We had a witness this afternoon, Mrs. Ann Hemingway, who was here with Mr. Martin. She has also asked to appear on behalf of the Spirit River School Division 47, I believe it is, and she wanted to appear as an individual. It is unusual for a committee to hear from the same person more than once, it seems to me, as a witness in these hearings. I have asked the clerk to talk to Mrs. Hemingway and ask her if she would be prepared to go now rather than this evening when she was scheduled. She has agreed to do so. Is it the wish of the committee to hear from Mrs. Hemingway again?

Some hon. Members: Agreed.

The Chairman: Agreed.

Sit down please, Mrs. Hemingway.

Mr. Malone.

Mr. Malone: Just a question, Mr. Chairman. I see Mrs. Hemingway's name on after 7.30 p.m., along with four other names. Does that look after that bracket, or are those all as individuals at that time?

The Chairman: No, they are all as individuals. I thought that since Mrs. Hemingway is here, if we heard from her now it would leave a little more time this evening.

Mr. Malone: Sure. Just on the other part of that: In hearing Mrs. Hemingway now, do we also then hear the Spirit River School Division 47?

The Chairman: No.

Mr. Malone: So that will be separate again, then—after.

The Chairman: If we hear from Mrs. Hemingway . . . There is a matter there that I have to clarify, but if Mrs. Hemingway

[Traduction]

accroissement du coût du transport. Je le répète, c'est le principal problème que nous pose ce projet de loi, à savoir qu'il quadruplerait le coût de transport des céréales.

M. Benjamin: Merci, monsieur le président.

Le président: Merci, monsieur Benjamin.

Cela met fin aux questions adressées aux représentants de la Fédération du travail de l'Alberta. Au nom des membres du comité, je vous remercie de votre mémoire et de votre présence ici aujourd'hui. Merci messieurs.

M. Merlin: Merci.

Le président: Les membres du Comité acceptent-ils que le mémoire de la Fédération du travail de l'Alberta soit annexé au compte rendu des délibérations?

Des voix: Convenu.

Le président: C'est convenu, merci.

J'aimerais maintenant informer les membres du Comité que nous nous trouvons face à une situation inhabituelle, dans des circonstances qui ne se sont jamais produites auparavant. Cet après-midi, nous avons entendu le témoignage de M^{me} Ann Hemingway qui accompagnait M. Martin. Elle a demandé de témoigner à nouveau devant nous, au nom de la division scolaire 47 de Spirit River je crois, ainsi qu'à titre personnel. A mon avis, il est très rare qu'une même personne demande à témoigner plus d'une fois devant un même comité. J'ai demandé au secrétaire de s'informer auprès de M^{me} Hemingway si elle accepterait de témoigner maintenant au lieu de ce soir, à l'heure fixée. Elle a accepté. Les membres du comité acceptent-ils d'entendre M^{me} Hemingway à nouveau?

Des voix: Convenu.

Le président: Entendu.

Veuillez vous asseoir, madame Hemingway.

Monsieur Malone.

M. Malone: Une question, monsieur le président. Je constate qu'en plus de M^{me} Hemingway, quatre autres personnes devaient témoigner après 19h30. Le témoignage de M^{me} Hemingway remplace-t-il celui de toutes ces personnes ou s'agit-il aussi de témoignages individuels?

Le président: Non, il s'agit de témoignages individuels. J'ai pensé que le fait d'entendre maintenant le témoignage de M^{me} Hemingway, puisqu'elle est là, nous permettrait d'avoir un peu plus de temps ce soir.

M. Malone: D'accord. Juste une autre mise au point à ce sujet: dans ce témoignage que nous allons maintenant entendre, M^{me} Hemingway parle-t-elle aussi au nom de la division scolaire 47 de Spirit River?

Le président: Non.

M. Malone: Il s'agira d'une autre témoignage distinct, plus tard.

Le président: Si nous entendons le témoignage de M^{me} Hemingway . . . C'est un aspect que je dois préciser, mais si

[Text]

is speaking on behalf of the Spirit River School Division, then that is the appearance for the Spirit River School Division.

Mr. Malone: Why do you not ask Mrs. Hemingway?

The Chairman: I will in just a moment.

Mr. Bockstael.

Mr. Bockstael: Mr. Chairman, was there not an official indication by the Spirit River School Division that they had changed their minds and did not wish to appear? Or have they delegated this authority to this person?

The Chairman: That was precisely the point I wanted to raise with Mrs. Hemingway.

In what capacity do you represent the Spirit River School Division?

Mrs. Hemingway: As a school trustee, sir.

The Chairman: As a school trustee.

Mrs. Hemingway: That is right. And you received a request from the Spirit River School Division for a spot at this hearing, did you not?

The Chairman: We did, and when our staff contacted them the staff was told they did not wish to appear.

Mrs. Hemingway: The person who answered the telephone obviously must have been the secretary. It was agreed to ask for a slot. I was asked to appear because I was going to be down here anyway, and the Spirit River School Division did not feel that they could afford to send two or three or four people down here at the expense that it would cost to travel down here some 320 miles plus pay the cost of hotels.

The Chairman: Well that is quite a rational decision, it would seem to me, Mrs. Hemingway.

Do you know Kathy Esling?

Mrs. Hemingway: I certainly do.

The Chairman: What is her capacity with the school?

Mrs. Hemingway: She is the secretary-treasurer.

The Chairman: She is the secretary-treasurer.

Mrs. Hemingway: But she is not chairman of the board and does not make those decisions.

The Chairman: That is who the staff was in contact with.

Mrs. Hemingway: That is right; I understand that.

The Chairman: Okay.

Mrs. Hemingway: I would like to ask, since number one I had gone to considerable expense immediately after hearing that these hearings would be held, for a time period with the committee—and have been granted that time; I thank the

[Translation]

M^{me} Hemingway parle au nom de la division scolaire de Spirit River, son témoignage sera celui de la division scolaire de Spirit River.

M. Malone: Pourquoi ne pas le demander à M^{me} Hemingway?

Le président: Je vais le faire dans un instant.

Monsieur Bockstael.

M. Bockstael: Monsieur le président, n'avons-nous pas été informés officiellement par les représentants de la division scolaire de Spirit River qu'ils avaient changé d'avis et ne désiraient pas témoigner, ou bien ont-ils délégué ce pouvoir à cette personne?

Le président: C'est exactement ce que j'ai l'intention de demander à M^{me} Hemingway.

A quel titre représentez-vous la division scolaire de Spirit River?

Mme Hemingway: En qualité de conseillère scolaire, monsieur.

Le président: À titre de conseillère scolaire.

Mme Hemingway: Oui. N'avez-vous pas d'ailleurs reçu une demande de la division scolaire de Spirit River à cet effet?

Le président: En effet, mais lorsque le personnel assigné au comité a communiqué avec les représentants de la division, il a été informé qu'ils ne désiraient pas témoigner.

Mme Hemingway: La personne qui a répondu au téléphone était sûrement la secrétaire. Il avait été convenu de demander de porter le nom d'un représentant de la division sur la liste des témoins. On m'a demandé de témoigner puisque je serais sur les lieux de toute façon et la division scolaire de Spirit River ne croyait pas pouvoir se permettre de payer les frais de déplacement de deux, trois ou quatre personnes qui devaient parcourir quelque 320 milles, ainsi que les frais d'hébergement.

Le président: Cela me semble une décision très judicieuse, madame Hemingway.

Connaissez-vous Kathy Esling?

Mme Hemingway: Oui, bien sûr.

Le président: Quel poste occupe-t-elle à l'école?

Mme Hemingway: Elle est la secrétaire-trésorière.

Le président: Elle est la secrétaire-trésorière.

Mme Hemingway: Elle n'est pas la présidente du conseil et elle ne prend pas ces décisions.

Le président: C'est à cette personne que le personnel assigné au comité s'est adressé.

Mme Hemingway: C'est juste; je comprends.

Le président: C'est bien.

Mme Hemingway: Je voudrais vous demander, puisque, premièrement, j'ai déboursé beaucoup d'argent dès que j'ai su que ces auditions allaient être tenues pour faire porter mon nom sur la liste des témoins et le Comité m'a accordé le temps

[*Texte*]

committee for it. The school division has been granted the time, and I thank you for that. If in fact I can determine that somebody else who is already appearing this evening could have that extended time in my place, or . . .

The Chairman: No, I cannot give you that commitment, Mrs. Hemingway.

Mrs. Hemingway: But you have already made the commitment to hear me as an individual this evening.

The Chairman: We are hearing you now in both capacities, I would hope. It was a matter of trying to conserve committee time, because we have had requests from other people who want to be heard. I thought we might be able to accommodate another person or two by hearing from you now.

Mrs. Hemingway: I beg your pardon, but I intend to make this brief my presentation on behalf of the school division, and I would still request to reserve my time this evening.

The Chairman: Mrs. Hemingway, I would ask you to proceed now to present the views of the Spirit River School Division. If there is time, I would ask you to present your own views if they are in fact different. It is extremely unusual for a witness to appear twice before a committee in hearings, particularly when we have such difficulty in accommodating all the witnesses who want to be heard. It is even more unusual for one to appear three times. So I think you are getting a fair break before the committee, and I would ask you to proceed.

Mrs. Hemingway: How many times are you going to hear from the Crow lobby, or actually the people who call themselves . . .

The Chairman: Mrs. Hemingway.

Mrs. Hemingway: Yes, sir.

The Chairman: The committee did not come here to have its proceedings discussed; we came to discuss Bill C-155. If you have points of view on Bill C-155 on behalf of the Spirit River School Division, please proceed.

Mrs. Hemingway: Did the committee come to listen?

The Chairman: That is precisely why we are trying to get you to present your views, Mrs. Hemingway.

Mrs. Hemingway: That is what I want to know—what this is. Is it a hearing?

I want to thank you for allowing the Spirit River School Division to appear before you. We sat as a board and looked at the devastating effects it would have on the Spirit River School Division to have the kinds of economic losses in the Spirit River School Division, which is an area that extends over 100

[*Traduction*]

voulu, j'en remercie le Comité. La division scolaire a également obtenu la permission de témoigner et je vous en remercie. Je voudrais donc vous demander si je peux conclure qu'une autre personne dont le témoignage sera entendu ce soir pourrait utiliser le temps qui m'avait été réservé ou . . .

Le président: Non, je ne peux pas vous assurer de cela madame Hemingway.

Mme Hemingway: Mais vous vous êtes déjà engagés à entendre mon témoignage à titre personnel ce soir.

Le président: J'espère que, dans le témoignage que nous allons maintenant entendre, vous parlerez tant à titre de représentante de la division scolaire de Spirit River qu'à titre personnel. Il s'agissait d'économiser le temps du comité parce que d'autres personnes ont demandé à témoigner. Je croyais que nous pourrions peut-être entendre le témoignage d'une ou deux autres personnes en vous permettant de témoigner maintenant.

Mme Hemingway: Je m'excuse mais j'ai l'intention de faire ce témoignage au nom de la division scolaire et je vous demande aussi de témoigner à titre personnel à l'heure prévue ce soir.

Le président: Madame Hemingway, je vous demande maintenant de nous faire connaître les vues de la division scolaire de Spirit River. S'il reste du temps, je vous demanderai d'exprimer votre point de vue personnel s'il est effectivement différent de celui de la division scolaire. Il est extrêmement rare qu'une personne témoigne deux fois aux auditions d'un comité, surtout lorsqu'il est si difficile de donner à tous ceux qui en font la demande l'occasion de témoigner. Il est encore plus rare qu'une personne témoigne trois fois. Je crois donc que le comité agit équitablement à votre égard et je vous demande de présenter votre témoignage.

Mme Hemingway: Combien de fois entendrez-vous les témoignages des groupes de pression favorables au tarif du Pas du Nid-de-Corbeau ou de ceux qui s'appellent . . .

Le président: Madame Hemingway.

Mme Hemingway: Oui.

Le président: Les membres du Comité ne sont pas ici pour discuter des procédures; nous sommes venus pour discuter du projet de loi C-155. Si vous avez des opinions à exprimer à ce sujet au nom de la division scolaire de Spirit River, je vous prie de le faire.

Mme Hemingway: Les membres du Comité sont-ils venus pour écouter?

Le président: C'est justement la raison pour laquelle nous vous demandons d'exprimer votre point de vue, madame Hemingway.

Mme Hemingway: C'est ce que je veux savoir, de quoi il s'agit. Est-ce une audition?

Je vous remercie d'avoir donné à la division scolaire de Spirit River l'occasion de témoigner devant vous. Nous nous sommes réunis en conseil et nous avons étudié les effets néfastes que les pertes économiques auraient sur la division scolaire de Spirit River qui couvre une superficie de cent milles

[Text]

miles east and west and 40 miles north and south . . . We are a large area geographically, but we are a small school division when you look at both the numbers of students within our area and the tax base that we are favoured with.

When you look at the fact that the farmers in that area, if we look at 1991 and look at increasing our freight rates to 5.1 times the present Crow, that area would be losing what amounts to 80% of our present budget.

I was chairman of the budget committee this year. I was chairman of the budget committee last year, and I know the kinds of agonies that budget committees in school boards have to go through every beginning of every year as we agonize over what kinds of moneys we are going to have to ask our local ratepayers to come up with. If in the back of our minds there is also the knowledge that annually those farmers who are the ratepayers in our school division are already spending \$5 million on something else, then it becomes a little difficult to plan your programs for the ensuing year.

Our budget this year was just a fraction over \$6 million. If our farmers alone are going to lose, or if that kind of money is going to leave our school division—and we have to accept also that if that kind of purchasing power is lost within our school division by the farmers—then we are losing also all kinds of money from the small businessman; that is, he is losing the money and we are therefore not going to get it.

• 1750

I ask this committee and the proponents of Bill C-155 to tell me how I, as a school trustee, could operate that school division. What kind of programs are going to be cut so that our students will not get the education they deserve? What other staff cuts are there going to be? What is going to happen to the buildings in need of maintenance and repair? Those are the kinds of areas that you end up going to local taxpayers for. It was in that light that the school division in the first place asked for a slot of time before this committee. I thank you.

The Chairman: Thank you, Mrs. Hemingway.

Questions? Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, I would ask Mrs. Hemingway if the grain producers in her school division were to receive increased prices, is it her view and her school division's view that then they would be in a position financially to maintain their contribution to the tax levies that you have, plus pay any increased freight charges? That is, if they got a proportionate increase in their prices.

Mrs. Hemingway: Mr. Benjamin, that is a hypothetical question. But knowing that Canadian grain farmers, as well as others, have to compete in the international trade, I would not feel confident—and I am sure that most of my colleagues on the board—who are all farmers, with the exception of one—would not feel confident in allowing the one kind of shelter they currently enjoy and that they have guaranteed to be

[Translation]

d'est en ouest sur quarante milles du nord au sud . . . Il s'agit d'une grande région géographique mais d'une petite division scolaire du point de vue du nombre d'étudiants dans notre région et de l'assiette fiscale dont nous disposons.

Si nous nous reportons en 1991 et si nous considérons l'accroissement des tarifs de transport qui atteindront 5,1 fois le tarif actuel du Pas du Nid-de-Corbeau, nous constatons que les agriculteurs de notre région, que notre région perdra environ 80 p. 100 de son budget actuel.

Cette année, j'ai présidé le comité du budget. J'étais présidente du comité du budget l'an dernier et je connais les énormes difficultés auxquelles les comités de budget des conseils scolaires doivent faire face au début de chaque année lorsque nous tourmentons pour déterminer les montants que nous allons demander aux contribuables locaux de payer. S'il faut se rappeler chaque année que ces agriculteurs qui sont aussi les contribuables de notre division scolaire doivent déjà déboursier cinq millions de dollars pour autre chose, il devient difficile de planifier les programmes pour l'année qui vient.

Cette année, notre budget dépassait à peine six millions de dollars. Si seuls nos agriculteurs doivent perdre ou si cet argent doit quitter notre division scolaire—et nous devons également accepter que si les agriculteurs perdent ce pouvoir d'achat à l'intérieur de notre division scolaire—nous allons alors également perdre de l'argent de la part du petit entrepreneur; c'est-à-dire il perdra de l'argent et, par conséquent, nous ne l'aurons pas.

Je demande au présent Comité et aux partisans du projet de loi C-155 de me dire comment je pourrais, à titre de conseillère scolaire, faire fonctionner cette division scolaire. Quel genre de programmes seront coupés de telle façon que nos élèves n'obtiennent pas l'éducation qu'ils méritent? Où faudra-t-il encore réduire le personnel? Qu'arrivera-t-il aux bâtiments qui ont besoin d'entretien et de réparations? Ce sont là les genres de domaines où on finit par faire appel aux contribuables locaux. C'est d'abord dans cette optique que la division scolaire a demandé de parler au Comité. Je vous remercie.

Le président: Merci, M^{me} Hemingway.

Des questions? Monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Monsieur le président, je voudrais demander à M^{me} Hemingway, si les producteurs céréaliers de sa division scolaire obtenaient une augmentation de prix, est-elle d'avis et sa division scolaire est-elle d'avis qu'ils seraient financièrement capables de maintenir leur contribution aux impôts existants et de supporter toute augmentation des frais de transport? C'est-à-dire, s'ils obtiennent une augmentation proportionnelle de leurs prix.

Mme Hemingway: Monsieur Benjamin, cela est une question théorique. Mais sachant que les céréaliers canadiens, tout comme les autres, doivent faire face à la concurrence internationale, je ne serais pas rassurée—et je suis certaine que la plupart de mes collègues au conseil—qui sont tous des agriculteurs à l'exception d'un—ne seraient pas rassurés si la protection qu'ils ont actuellement et qui leur est garantie était

[*Texte*]

replaced by the promise of better prices, which would then take care of our losses. I say that because we worry; we know what prices have done in the past, and we see nothing. We would not accept the removal of the statutory Crow rate unless we saw in statute something that gave us greater protection.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, there is one question, and then I will have one other one. I wonder if Mrs. Hemingway could quickly give us a list of the grain shipping points that are located within the territory of the Spirit River School Division.

Mrs. Hemingway: Yes. Tangent would lose almost \$500,000.

Mr. Benjamin: I just want the names of the places. Tangent. What else?

Mrs. Hemingway: Eaglesham, Wadham, Rycroft, and Spirit River, plus... at present it is difficult to know what the losses would be in the area west of Spirit River, which borders on the Province of British Columbia, where many of our ratepayers haul their grain into British Columbia to Dawson Creek. Therefore, at the present time we cannot assess what we would be losing through their losses.

Mr. Benjamin: Is it the view of the Spirit River School Division then that if you were to go to 5.1 times the Crow and subtract from that anybody from British Columbia who delivers grain to the shipping points—that is, if \$4.8 million were removed from grain producers' income—that is why the school division is worried about whether or not you can keep up with your own program?

Mrs. Hemingway: Exactly. When the subject was first broached—and I will admit it was broached by me—one member of the board asked what on earth the Crow rate had to do with education. My question to her was: What on earth does money have to do with education? And she immediately knew, because she had heard all the other arguments around. Upon finding out exactly the kind of money we are looking at, that lady, who happens to be chairman of the board, would not be happy to be doing the budgeting.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, just to close, I want to say that I hope now members of the committee will understand in a much broader way what the ramifications of this legislation are to matters that at first blush seem to have nothing to do with the freight rates paid by grain producers. But when you look into the ramifications—and by the way these ramifications stretch from Halifax to Vancouver—you get a picture now of what is involved here and what this could do to, not only Spirit River but lots of other school boards, municipal councils and town and village councils; I mean when you remove that income available from the local community through higher freight rates.

The Chairman: Thank you, Mr. Benjamin.

Mr. Shields.

[*Traduction*]

remplacée par la promesse de meilleurs prix qui compenseraient alors nos pertes. Je dis cela parce que nous sommes inquiets; nous savons ce que les prix ont fait dans le passé et nous ne voyons rien. Nous n'accepterions pas l'abolition du tarif du Nid-de-Crobeau prévue par la loi à moins de trouver dans la loi une plus grande protection.

M. Benjamin: Monsieur le président, j'ai une question et j'en aurais encore une autre. Je me demande si M^{me} Hemingway pourrait nous énumérer rapidement les points d'expédition des céréales qui sont situés à l'intérieur du territoire de la division scolaire de Spirit River?

Mme Hemingway: Oui. Tangent perdrait presque \$500,000

M. Benjamin: je veux seulement les noms des lieux. Tangent, Quels sont les autres?

Mme Hemingway: Eaglesham, Wadham, Rycroft et Spirit River plus... pour le moment, il est difficile de savoir ce que seraient les pertes dans la région à l'ouest de Spirit River, qui est limitrophe à la province de la Colombie-Britannique, où nombre de nos contribuables amènent leurs céréales en Colombie-Britannique à Dawson Creek. Par conséquent, à l'heure actuelle, nous ne pouvons pas évaluer ce que nous perdrons par leurs pertes.

M. Benjamin: Est-ce que la division scolaire de Spirit River considère que si on devait atteindre 5,1 fois le Nid-de-Crobeau et déduire de cela toute personne de la Colombie-Britannique qui amène des céréales aux points d'expédition—c'est-à-dire, si le revenu des producteurs céréaliers diminue de 4.8 millions de dollars, est-ce que pour cela que la division scolaire se demande si vous pouvez poursuivre vos propres programmes?

Mme Hemingway: Exactement. Lorsqu'on a d'abord abordé le sujet, j'admets que c'est moi qui l'ai abordé—un membre du conseil a demandé ce que le tarif du Nid-de-Crobeau avait à faire avec l'éducation. Je lui ai alors demandé; que diable l'argent a-t-il à faire avec l'éducation? Et elle l'a compris immédiatement, parce qu'elle avait entendu toutes les autres discussions. Après avoir découvert exactement l'importance des sommes d'argent qui nous touchent, cette dame, qui est présidente du conseil, ne serait pas heureuse d'avoir à préparer le budget.

M. Benjamin: Monsieur le président, simplement pour terminer, je veux dire que j'espère que les membres du Comité comprendront désormais de façon beaucoup plus large les conséquences de cette législation pour des questions qui, de prime abord, semblent n'avoir rien à faire avec les tarifs de fret payés par les producteurs céréaliers. Mais lorsque vous examinez les conséquences—et, au fait, ces conséquences s'étendent de Halifax à Vancouver, vous pouvez voir désormais ce qui est en cause ici et ce que cela pourrait faire non seulement au conseil scolaire de Spirit River, mais à beaucoup d'autres conseils scolaires ainsi qu'à des conseils municipaux; je veux dire lorsque vous enlevez ce revenu aux collectivités locales au moyen d'une augmentation des tarifs de transport.

Le président: Merci, monsieur Benjamin.

Monsieur Shields.

[Text]

Mr. Shields: Thank you, Mr. Chairman.

Mrs. Hemingway, first I want to congratulate you for persisting in making your point and in appearing before us an unprecedented three times, I guess it is going to be.

Mrs. Hemingway: I beg your pardon?

Mr. Shields: I am just congratulating you for your determination to sit in front of this committee not once, not twice, but three times.

You mentioned your budget for the Spirit River school district as being in the neighbourhood of \$6.1 million. How much of that is raised locally, and how much of that comes from equalization grants from the provincial government?

Mrs. Hemingway: It is interesting when you lay the question out that way. I think you are very aware, Mr. Shields, that the government has a levy that is an education tax within each school division, which then comes back to us as though it were not our own money. That is a grant.

Mr. Shields: I am well aware of that.

Mrs. Hemingway: All right. So how am I supposed to answer you as to what portion is raised locally? If you talk about what portion is raised locally, yes, I would say that over 60% is raised locally.

Mr. Shields: That is actually what I was asking, because with the equalization formula, as you know, there is an education levy right across the province, in the cities of Edmonton and Calgary, etc. The foundation program works exactly the same way, and this money goes into a pot. Then through the equalization formula, it goes back out to the schools so that the burden is not on the taxpayer. I just wonder at what level. Have you not determined at what level the equalization formula replaces what you... Let me ask: What is the benefit to, let us say, Spirit River School Division? I do not know. I know what the benefit is in Fort McMurray, for example, but I do not know what it would be in...

Mrs. Hemingway: In the Spirit River School Division right at the present time our mill rate for local requisition is 41 mills. And beyond that, the provincial government is taxing property-owners for educational purposes as well.

Mr. Shields: Yes, but would it be safe to say the equalization benefit would around 60%, 50%, 40%? Where is it? Or do you know?

Mrs. Hemingway: Right now I would not hazard giving you a figure. You would probably have to call my secretary-treasurer to get that.

Mr. Shields: Yes. I do not really understand the formula either. It is really a tough one that they use.

• 1800

Mrs. Hemingway: But may I respond to you when you congratulated me for my persistence. Gentlemen, I respect you all as human beings. I respect you for the work you do, but titles do not impress me. I had to tell one of my—and I call

[Translation]

M. Shields: Merci, monsieur le président.

Madame Hemingway, je veux d'abord vous féliciter de votre persévérance à présenter votre point de vue et à témoigner chez nous un nombre recouru de trois fois, je pense bien.

Mme Hemingway: Pardon?

M. Shields: Je vous félicite simplement de votre détermination à venir témoigner au Comité non pas une, non pas deux, mais trois fois.

Vous avez mentionné que le budget de la division scolaire de Spirit River est d'environ 6.1 million de dollars. Sur cette somme combien est d'origine locale et combien provient de subventions de péréquation du gouvernement provincial?

Mme Hemingway: Il est intéressant que vous posiez cette question de cette manière. J'espère que vous êtes au courant, M. Shields, que le gouvernement prélève un impôt scolaire à l'intérieur de chaque division scolaire et nous le rend comme s'il ne s'agissait pas de notre propre argent. C'est une subvention.

M. Shields: Je suis bien conscient de cela.

Mme Hemingway: Très bien. Comment donc pourrais-je vous dire quelle partie est d'origine locale? Si vous parlez de la partie qui est perçue à l'échelon local, oui, je vous dirais que plus de 60 p. 100 est d'origine locale.

M. Shields: C'est en effet ce que je demandais, parce qu'avec la formule de péréquation, comme vous le savez, il y a un impôt scolaire dans l'ensemble de la province, dans les villes d'Edmonton et de Calgary etc. Le programme de la fondation fonctionne directement de la même façon et cet argent est versé à une caisse. Ensuite, par la formule de péréquation, il revient aux écoles de façon que le fardeau ne repose pas sur le contribuable. Je me pose simplement la question. n'avez-vous pas déterminé à quel niveau la formule de péréquation remplace ce que vous... Je vous le demande: Quelle est la subvention, disons, à la division scolaire de Spirit River? Je ne le sais pas. Je sais ce que la subvention est à Fort McMurray, par exemple, mais je ne sais pas ce qu'elle serait à...

Mme Hemingway: À l'heure actuelle, dans la division scolaire de Spirit River, notre taux d'imposition local est de 41c. au mille dollars d'évaluation. En outre le gouvernement provincial impose les propriétaires pour le système scolaire également.

M. Shields: Oui, mais serait-il juste de dire que la subvention de péréquation serait environ 60 p. 100, 50 p. 100, 40 p. 100? Où se situe-t-elle? Le savez-vous?

Mme Hemingway: Pour l'instant, je ne me hasarderai pas à vous donner un chiffre. Vous devriez probablement appeler mon secrétaire-trésorier pour obtenir ce renseignement.

M. Shields: Oui. Je ne comprends pas vraiment la formule non plus. Ils en utilisent une vraiment compliquée

Mme Hemingway: Mais puis-je vous répondre au sujet de vos félicitations sur ma persistance. Messieurs, je vous respecte en tant qu'être humains. Je vous respecte pour le travail que vous faites, mais les titres ne m'impressionnent pas. C'est ce

[Texte]

them constituents—in my subdivision of our school division when he called and told me that I had a boss position. He spoke broken English. I said maybe the trouble with our country is that we elect people and stick them on a pedestal, and either cower at their feet or shoot darts at them. What we do generally is cower at their feet for some time and then shoot darts at them. I respect you all for the work you are doing and I respect you in proportion or in direct ratio to the kinds of things you are really doing; and the only way you could serve any of us is to hear us. The only way I could serve my school division people is by listening to them, and so it does not bother me to persist in asking to be heard. That is what I expect my constituents to do to me.

Mr. Shields: Do you have two school districts? Is there a separate and public school district in the Spirit River area, or is it combined?

Mrs. Hemingway: We have one separate school district within the Town of Spirit River and we now have a proliferation of private schools, most of them somehow existing within the boundaries of the Spirit River school division without being registered. Somebody at the department has a blind eye to what is happening, but I do not think this really has anything to do with the Crow issue.

Mr. Shields: No, the reason I was asking is that I wanted to get a better understanding. I used to play hockey there when I was a young fellow. I was raised in Grand Prairie, and I want to understand. That is not the Crow either. The separate school district is only within the Town of Fairview.

Mrs. Hemingway: Within the Town of Spirit River.

Mr. Shields: I am sorry. The Town of Spirit River.

Mrs. Hemingway: They do not allow me to run things in Fairview.

Mr. Shields: Is your district centralized? Is there a centralized high school, one spot or two?

Mrs. Hemingway: In one spot. Well, we have at the present time four high schools and it looks like we will end up with three high schools, but I hope that you do not suggest, Mr. Shields, we centralize them to one high school, because the children from each of the far flung areas would have to travel 60 miles one way, which would generally mean that even the little ones who are going to their own schools in their own areas would have to get on the bus at 6.00 in the morning if they are going to be there.

The Chairman: Thank you, Mr. Shields. Thank you, Mrs. Hemingway. I would ask that if you have personal views which you have not already put on the record would you please proceed to do so.

Mrs. Hemingway: When I asked for the slot it was not necessarily just personal views.

[Traduction]

que j'ai dit à l'un des—je les appelle mes électeurs—de ma subdivision de notre division scolaire qui m'a téléphoné et m'a dit que j'occupais une position de patron. Il parlait un mauvais anglais. Je lui ai dit que le problème de notre pays, c'est peut-être que nous élisons des gens et les plaçons sur un piédestal, puis que nous nous prosternons à leurs pieds ou leur lançons des flèches. En général, nous nous prosternons devant eux pendant un certain temps, puis nous leur lançons des flèches. Je vous respecte tous pour le travail que vous faites, et mon respect est ne proportion ou en rapport direct avec le genre de choses que vous faites réellement; et la seule façon dont vous pouvez nous servir, c'est de nous écouter. La seule façon dont je puisse servir les gens de ma division scolaire, c'est de les écouter; je n'éprouve donc aucun remords lorsque je persiste à demander qu'on m'écoute. Je m'attends à ce que mes électeurs exigent la même chose de moi.

M. Shields: Avez-vous deux districts scolaires? Est-ce qu'il y a un district scolaire séparé et un district public dans la région de Spirit River, ou bien sont-ils combinés?

Mme Hemingway: Nous avons un district scolaire séparé dans la municipalité de Spirit River, et il y a actuellement une prolifération d'écoles privées, la plupart se trouvant à l'intérieur des limites de la division scolaire de Spirit River sans être enregistrées. Il y a quelqu'un au ministère qui ferme les yeux sur ce qui arrive, mais je ne crois pas que ce problème ait quelque chose à voir avec les tarifs du Nid-de-Corbeau.

M. Shields: Non. La seule raison pour laquelle je posais la question, c'est que je voudrais mieux comprendre. J'ai joué au hockey à cet endroit quand j'étais jeune. J'ai été élevé à Grand Prairie, et je voudrais comprendre. Je ne parle pas du Nid-de-Corbeau non plus. Le district scolaire séparé se trouve uniquement à l'intérieur de la municipalité de Fairview.

Mme Hemingway: De la municipalité de Spirit River.

M. Shields: Excusez-moi, de la municipalité de Spirit River.

Mme Hemingway: On ne me laisse pas gouverner à Fairview.

M. Shields: Votre district est-il centralisé? Y a-t-il une école secondaire centralisée, à un endroit ou deux?

Mme Hemingway: À un endroit. En fait, nous avons actuellement quatre écoles secondaires et il semble que nous n'en aurons finalement que trois, mais j'espère que vous ne suggérez pas, monsieur Shields, que nous les centralisons dans une seule école secondaire, parce que les enfants venant de chacune des régions très éloignées devraient alors franchir 60 milles pour l'aller seulement. Cela signifierait que même les plus petits qui fréquentent actuellement leurs propres écoles dans leur propre secteur devraient prendre l'autobus à 6 heures du matin pour pouvoir se rendre à temps.

Le président: Merci, monsieur Shields. Merci, madame Hemingway. Je vous prierais, si vous avez d'autres opinions personnelles que vous aimeriez voir verser au dossier, de les exprimer maintenant.

Mme Hemingway: Lorsque j'ai demandé à être entendue, ce n'était pas nécessairement pour exprimer des opinions personnelles.

[Text]

The Chairman: Well, whatever views you have.

Mrs. Hemingway: I have two other people who were going to appear with me, and they were going to carry the main thrust simply because when I applied I did not know if the Spirit River School Division was going to be able to get a slot. I did not know if I was going to get a slot. As a matter of fact, I would not have known had I not come here.

The Chairman: Well, you have the slot right now, but the fact is that we did not agree to hear two other people with you. We have a whole list of people to hear tonight.

Mrs. Hemingway: I have to find out. If they are here, may I have them with me?

The Chairman: Certainly. If they are not on the list they can sit with you, but I assume you are their spokesman.

Mrs. Hemingway: No, they are the spokesmen. I have turned you off enough that you do not want to listen to me any more, surely.

The people with me are Donna Macklin, and the fellow in the big hat, who does not come from southern Alberta but from the Peace River country, is Lee Stevenson.

Mrs. Hemingway: I would ask Lee to present the brief.

Mr. Lee Stevenson (Spirit River School Division 47): I would also like to thank the committee for hearing my brief. It is a pleasure for me to be able to do this, as this is our last chance to discuss the Crow.

To me, the change in the Crow will lead to the undermining of the whole agricultural system in Canada. The first step that will do this is the fact that in the past 10 years the government of this province and the railways have been planning to do away with Crow rates. Spread over the 10 years, they have been doing this by brainwashing the people of Canada to think it has to be done.

The second thing I noticed is the Crow will go first; the next step will be that the Canadian government will strip the Canadian Wheat Board of its marketing powers and let the railway have a free hand to determine the shape of the railway systems in the west.

The third thing I recognize from this debate is that it also guarantees the railway an increase in revenue regardless of the level of service provided, and penalizes the farmer if the railways fail to perform in any given crop year.

Our ancestors came to this country many years ago and fought for these things like Crow rates and the Canadian Wheat Board so that we could make a living farming this country. Now big multinationals like the railway companies are going to ruin the whole agricultural economy and the

[Translation]

Le président: Alors, votre point de vue, quel qu'il soit.

Mme Hemingway: Deux autres personnes étaient censées témoigner avec moi, et elles devaient apporter l'essentiel de l'argumentation, tout simplement parce que lorsque j'ai fait ma demande, j'ignorais si la division scolaire de Spirit River obtiendrait une période. Je ne savais pas si on m'accorderait une période. En fait, je ne l'aurais jamais su si je ne m'étais pas présentée ici.

Le président: Eh bien, vous avez votre période actuellement, mais le problème est que nous n'avons pas consenti à entendre deux personnes avec vous. Nous avons une longue liste de personnes à entendre ce soir.

Mme Hemingway: Laissez-moi voir. Si elles sont ici, peuvent-elles se joindre à moi?

Le président: Certainement. Si elles ne sont pas sur la liste, elles peuvent s'asseoir à vos côtés, mais je suppose que vous êtes leur porte-parole.

Mme Hemingway: Non. Elles sont les porte-parole. Mes propos vous ont assez rebutés pour que vous ne vouliez plus m'entendre, c'est sûr.

Les personnes qui sont à mes côtés sont Donna Macklin, et celui qui porte le grand chapeau, qui ne vient pas du sud de l'Alberta mais de la région de Peace River, Lee Stevenson.

Mme Hemingway: J'inviterais Lee à présenter le mémoire.

M. Lee Stevenson (division scolaire 47 de Spirit River): J'aimerais aussi remercier le Comité d'avoir accepté d'entendre mon mémoire. Je suis très heureux d'avoir l'occasion de le faire, car c'est peut-être notre dernière chance de débattre de la question du Nid-de-Corbeau.

A mon avis, les changements apportés aux tarifs du Nid-de-Corbeau auront pour effet de miner à la base l'ensemble du système agricole canadien. Le premier pas dans cette direction a été franchi au cours des dix dernières années lorsque le gouvernement de cette province et les sociétés ferroviaires ont planifié la suppression des tarifs du Nid-de-Corbeau. Sur toute la période de dix ans, ils y sont parvenus en effectuant auprès des Canadiens une opération de lavage de cerveaux visant à les convaincre que cela devait être fait.

Le deuxième élément que j'ai observé, c'est que la disparition des tarifs du Nid-de-Corbeau est une première étape; dans un deuxième temps, le gouvernement canadien retirera à la Commission canadienne du blé ses pouvoirs de commercialisation et laissera entière liberté aux sociétés ferroviaires pour déterminer la forme du réseau de chemins de fer dans l'Ouest.

Le troisième aspect qui ressort de ce débat, c'est qu'on garantit aux sociétés ferroviaires une augmentation de revenus, quelle que soit la qualité du service assuré, et que l'agriculteur sera pénalisé si les sociétés ferroviaires ne parviennent pas à fournir le service pour une année-récolte donnée.

Nos ancêtres sont venus au pays il y a bien longtemps et se sont battus pour des instruments comme les tarifs du Nid-de-Corbeau et la Commission canadienne du blé, afin que nous puissions vivre de l'agriculture dans ce pays. Maintenant, de grandes multinationales comme les sociétés ferroviaires vont

[Texte]

whole agricultural system simply because our government cannot see what they are trying to do, and if they do, the government is trying to lead the farmers of this country down the garden path.

Why in this day and age of technology, fertilizers and chemicals should a young farmer, willing to work hard, not be able to make a living farming in this country? Is this what our ancestors had in mind when they fought so hard for these things?

But if the Crow goes, so will the Canadian Wheat Board, thus creating a domino effect. If a producer of grain has to pay \$5 an acre in our area just to transport his grain or my grain, that does not say anything for the other costs of between \$75 and \$90 to produce the crop. I will be out of business along with a lot of my fellow colleagues.

All the time the federal government gets hung up on the idea that farm groups cannot agree on a single issue or a single solution to the Crow problem. The biggest reason they cannot agree is because the provincial government sets up different commodity groups; for example: Palliser Wheat Growers, Cattle Commission, barley producers, cannola growers organizations, and some have appointed government people. Some are volunteer check-offs. But the main idea of all of this is that farmers are separated or in different groups so they cannot agree on the subject, especially one as important as the statutory rates. In other words, the governments agree to set up committees and organizations for the different commodity groups to keep each of the farm groups at each other's throat so we are so thinly divided over the country and going to all kinds of meetings that nobody can come to one conclusion on such an important issue as the Crow.

The federal government says they need consensus in the west, but if the farmers had a vote that would be the only way to get a complete consensus in the west. Who other to ask whether they want to raise their transportation rates than the farmers? They are the people who are going to be bearing the costs. But the government talks to wheat pool heads, cattle commissions, Palliser wheat growers and so on. Meanwhile, the government has people going around spreading propaganda to convince these organizations that the railways need more money to deliver grain, all the time undermining the Canadian Wheat Board. In essence, it is putting the producers out of business. And they call this a democratic country? They all call this a democratic country, but they are literally telling me that I cannot farm in this area.

[Traduction]

ruiner toute l'économie agricole et tout le système agricole simplement parce que notre gouvernement ne peut voir ce qu'elles tentent de faire, et si elles le font, c'est que le gouvernement tente de tromper les agriculteurs de ce pays.

Pourquoi, en cette ère de technologie, de fertilisants et de produits chimiques, un jeune agriculteur ayant le goût de travailler dur ne peut-il vivre de l'agriculture dans ce pays? Est-ce que c'est là que nos ancêtres voulaient en arriver lorsqu'ils se sont battus avec tant d'énergie pour obtenir ces instruments?

Mais si les tarifs du Nid-de-Corbeau tombent, la Commission canadienne du blé tombera aussi, créant ainsi un effet de dominos. Si un producteur de grain doit payer 5 dollars l'acre dans notre région simplement pour le transport de son grain ou de mon grain, que dire des autres coûts de production qui se situent entre 75 dollars et 90 dollars. Je devrai me retirer des affaires en compagnie d'un bon nombre de mes collègues.

Le gouvernement fédéral s'accroche tout le temps à l'idée que les groupes d'exploitants agricoles ne peuvent s'entendre sur un seul sujet ou sur une seule solution en ce qui concerne les tarifs du Nid-de-Corbeau. La raison principale pour laquelle ils ne peuvent s'entendre, c'est que le gouvernement provincial établit des groupes différents selon les produits; par exemple, il y a les Palliser Wheat Growers, la Cattle Commission, les producteurs d'orge, les groupes de producteurs de canola, dont certains ont nommé des fonctionnaires du gouvernement. Certains recrutent leurs membres sur une base volontaire. Mais la conséquence principale, c'est que les agriculteurs sont isolés ou appartiennent à des groupes différents, de sorte qu'ils ne peuvent s'entendre sur un sujet, en particulier sur une question importante comme les tarifs du Nid-de-Corbeau. Autrement dit, les gouvernements acceptent d'établir des comités et des organismes pour les différents groupes de produits, afin que chacun de ces groupes d'agriculteurs s'en prenne aux autres; le résultat est que nous sommes tellement divisés à la grandeur du pays et que nous participons à tellement de réunions sur toutes sortes de sujets que personne ne peut parvenir à une conclusion sur un sujet aussi important que les tarifs du Nid-de-Corbeau.

• 1810

Le gouvernement fédéral dit avoir besoin d'un consensus dans l'Ouest, mais si les agriculteurs pouvaient voter, ce serait là la seule façon d'obtenir un réel consensus dans l'Ouest. À qui d'autres demander sinon aux agriculteurs eux-mêmes s'ils veulent ou non une hausse de leur tarif de transport? Ce sont eux qui auront à supporter les coûts. Mais le gouvernement parle aux dirigeants des coopératives céréalières, aux commissions de bétail, au groupe Palliser des producteurs de blé et ainsi de suite. Entre temps, le gouvernement a des représentants qui font de la propagande pour tenter de convaincre ces organismes que les compagnies ferroviaires ont besoin de plus d'argent pour transporter le grain, attaquant tout ce temps-là les bases de la Commission canadienne du blé. Essentiellement, cela met les producteurs en faillite. Et ils appellent cela un pays démocratique? Ils disent tout que le Canada est un

[Text]

All the b.s. about if the Crow goes it will develop other industries in this country, or in this province of western Canada, like beef and pork, is really out to lunch. Sure, if the Crow goes there will be a lot of inexpensive barley available to producers of pork and beef. It costs too much to transport this barley so it is going to be available to the beef and pork producers. But most of the farmers of this province produce both feed grains and beef or pork. So if I produce beef or pork I steal the grain from my neighbour and make a killing on beef and pork. But the other thing is that with all this cheap grain around, the market will be swamped. So why would I go into that business? I would not produce beef and pork if everybody else was going into it because there would not be any money in it for me.

On the other hand, the grain producer cannot produce the grain today and make a profit at it so he is going to quit producing the grain, especially if the transportation costs go up.

• 1820

Still, there is a third way of looking at it; that is, the mixed farmers, the farmers who are producing both grain and beef. In essence, all he is doing is moving the money from one pocket to the other, thus increasing beef and pork industry from that pocket to his other pocket until he is not making a profit in either pocket and goes broke as well.

So the federal government has to realize that it is the grass roots organizations they should be talking to, and not the big organizations of western Canada. I have been actively farming for 10 years, and I can see that if the Crow goes, my family as well as my neighbours will be out of farming practically overnight. What a shame, after all the work and pain all our ancestors went through to see that we could farm in this country and make a profit at it.

Thank you.

The Chairman: Thank you, Mr. Stevenson.

Mrs. Hemingway: I will now ask Donna Macklin to expand further with her brief.

Ms Donna Macklin (Spirit River School Division 47): As one of the many who work on farms and derive our livelihood from farming but are not often recognized in farm policy, I am concerned about the effects of proposals to add further transportation costs to the family farm.

I am a third generation Peace River farmer, with a history of farming dating back to World War I in the Peace country and to further generations in other parts of Canada. My

[Translation]

pays démocratique, mais ils me disent littéralement que je peux être agriculteur dans cette région.

Toute cette histoire de l'adoption d'un nouveau tarif qui développera d'autres industries dans ce pays, ou dans cette province de l'Ouest, des industries comme celle du boeuf ou du porc, est réellement insensée. Il est certain que si le nouveau tarif est adopté, les producteurs de porc et de boeuf pourront se procurer de grandes quantités d'orge à bas prix. L'orge coûte trop cher à transporter de sorte qu'on va le mettre à la disposition des producteurs de boeuf et de porc. Mais la plupart des agriculteurs de cette province produisent à la fois des céréales fourragères et du boeuf ou du porc. Donc, si je produis du boeuf ou du porc, je vole le grain de mon voisin et fais un bénéfice énorme sur mon boeuf ou mon porc. Mais, en contrepartie, avec tout ce grain à bas prix, le marché sera submergé. Alors, pourquoi me lancerais-je dans ce genre de commerce? Je ne produirais pas de boeuf ni de porc si tout le monde devait s'adonner à la même activité; pour moi, le commerce ne serait plus rentable.

D'un autre côté, le producteur de grain ne peut produire le grain aujourd'hui et en tirer un profit, de sorte qu'il va cesser son activité, particulièrement si les coûts de transport doivent monter.

Mais on peut envisager la situation sous un troisième angle, c'est-à-dire les agriculteurs polyvalents, ceux qui cultivent des céréales et font de l'élevage. En fait, ils transfèrent tout simplement leur argent d'une poche à l'autre, ce qui contribue à faire passer l'élevage du porc et du boeuf d'une poche à l'autre à un point tel qu'ils ne réalisent aucun profit et doivent éventuellement déclarer faillite.

Le gouvernement fédéral doit donc prendre conscience du fait qu'il devrait s'adresser aux organisations populaires et non aux organisations tentaculaires de l'ouest du Canada. J'exerce le métier d'agriculteur depuis 10 ans et je constate que, si le Nid-de-Corbeau disparaît, ma famille et celles de mes voisins cesseront pratiquement du jour au lendemain d'être des agriculteurs. Quelle honte! Après tout le travail et tout le mal que nos ancêtres se sont donnés pour que les agriculteurs du pays puissent vivre de leur exploitation agricole.

Merci.

Le président: Merci, monsieur Stevenson.

Mme Hemingway: J'invite maintenant Donna Macklin de nous parler davantage de son mémoire.

Mlle Donna Macklin (Spirit River School Division 47): En tant qu'agriculteur tirant sa subsistance de l'agriculture, mais dont on ne tient pas souvent compte dans les politiques agricoles, je me demande quelles seront les conséquences des propositions préconisant la hausse des coûts du transport supportés par les exploitations agricoles familiales.

Je fais partie de la troisième génération des agriculteurs de la Rivière-à-la-Paix dont les antécédents agricoles remontent à la Première Guerre mondiale dans ce coin de pays et à des générations plus reculées dans d'autres régions du Canada. Je

[Texte]

concerns are for Canada, the Peace, the farm, the family and the community.

One point that I would like to raise is that subsidies to air, rail and road have been considered necessary to the development of the country. Rail is the most efficient and economical system for bulk commodities, and should not be penalized in relation to other traffic by having to bear most of the cost.

A second point. Large capital grants allow business to defray interest as well as capital costs in perpetuity. Land grants are a shelter against inflation, also in perpetuity.

Another point. The viability of grain production is essential to the Canadian economy, with a multiplier of 6.5 to the Canadian economy on every dollar received by the farmer. Grain is essential to Canada's balance of trade.

In an economy where many businesses and farmers are losing the investment of generations, as well as labour investment and management, and workers are accepting low increases and even cuts and many are losing their jobs, when because of low world demand for resources the railways are not required to operate at their optimum, how can they suggest that a return of 7% to 9% is inadequate? A time of high unemployment does not seem the time to add many farm men and women to the list of those seeking jobs. Even many farmers who have always relied on off-farm income are not finding work. Farm families contribute much to the farm in labour and off-farm income. All can expect to lose their contribution when farm land becomes worth less.

A high percentage of children in Alberta are living below the poverty line. The largest factor in that is the high poverty rate among rural families. To take more income from the family farm is going to increase a very real social problem in the rural areas.

It has been suggested that it might be fair to peg the farmers' transportation costs to the proportion of the price of grain traditionally held by the Crow rate. Despite frugal budgeting and hard work in gardening, freezing, canning, running machinery, caring for livestock, repairing machinery and off-farm employment, and without being able to take vacations or even weekends at the lake in nice weather, the farmers' share has historically been inadequate to provide indoor plumbing in our area until the 1970s. Is that the proportions we wish to preserve for the family farm?

Stress in farmers is in the top 10; accidents on farms are high because safety costs are often not covered by returns; workmen's compensation costs on farms are over 6%, so farm

[Traduction]

m'inquiète pour le Canada, la Rivière-à-la-Paix, l'exploitation agricole, la famille et la collectivité.

Permettez-moi de souligner que les subventions aux transports aérien, ferroviaire et routier ont été jugées nécessaires au développement du pays. Le chemin de fer est la façon la plus efficace et la plus économique de transporter des marchandises en vrac, et on ne devrait pas avantager d'autres modes de transport à son détriment en l'obligeant à assumer presque tous les coûts.

Un second point. D'importants octrois de capitaux permettent aux entreprises d'assumer, pour très longtemps, les intérêts ainsi que les coûts en capital. Les concessions de terres constituent un abri perpétuel contre l'inflation.

Un autre point. La viabilité de la production de céréales est essentielle à l'économie canadienne, chaque dollar que touche l'agriculteur étant multiplié par 6,5 dans l'économie canadienne. La production de céréales est essentielle à la balance commerciale du Canada.

Dans une économie où de nombreuses entreprises et de nombreux agriculteurs perdent ce que des générations ont investi, ainsi que l'argent investi pour gérer la main-d'oeuvre, où des travailleurs acceptent de légères augmentations et même des baisses de salaire et où bon nombre d'entre eux perdent leur emploi, où, à cause de la faiblesse de la demande mondiale de ressources, on n'oblige pas les sociétés ferroviaires à fonctionner au maximum, comment peuvent-ils affirmer qu'un rendement de 7 p. 100 à 9 p. 100 est inadéquat? En période de chômage élevé, il semble malvenu que de nombreux agriculteurs, hommes et femmes, viennent grossir les rangs des sans-emploi. De nombreux agriculteurs qui ont toujours compté sur un revenu d'appoint non agricole sont même sans emploi. Des familles agricoles comptent énormément sur un emploi et un revenu non agricole pour faire fonctionner l'exploitation agricole. Cet apport s'envolera lorsqu'une exploitation agricole verra sa valeur diminuer.

En Alberta, un pourcentage important des enfants vivent en-deçà du seuil de la pauvreté, le facteur le plus déterminant étant la grande pauvreté des familles rurales. Si on permet au revenu des familles agricoles de diminuer, un problème social très grave empirera dans les régions rurales.

On a donné à entendre qu'il pourrait être équitable d'aligner les coûts de transport des agriculteurs sur le prix des céréales traditionnel du tarif du Nid-de-Corbeau. Malgré un budget axé sur l'épargne et un travail acharné dans le jardinage, la congélation, la conserverie et pour faire fonctionner les machines, prendre soin du bétail, réparer l'équipement et occuper un emploi non agricole, sans pouvoir prendre de vacances, ni même passer une fin de semaine au bord d'un lac par beau temps, la part des agriculteurs a toujours été si inadéquate qu'il a fallu attendre les années 70 pour que notre région se dote d'installations sanitaires intérieures. Est-ce le sort qu'on veut continuer de réserver aux familles d'agriculteurs?

L'agriculture fait partie des 10 catégories de travail les plus stressantes. Dans les exploitations agricoles, les accidents sont nombreux parce que les coûts des mesures de sécurité ne sont

[Text]

workers are sharing in that safety problem. We seem to have a double standard between a satisfactory return on investment—not even their own investment—for large enterprises, and not only no return, but losses for small enterprise.

Diversification is a valid goal if we can make uneconomical industries viable, but only stagnation can result from making viable industries equally uneconomic.

Another point that I would like to make is that someone brought up the possibility that we could feed our grain to livestock, therefore concentrating it and making it easier to transport and such. One of the problems is that grain, being cheaper and more food for the value, can feed people a lot easier than beef—and there are only a few rich countries that can afford beef. If we are operating in a world market, we have a demand for grain, which we do not have for beef. I think that has to be considered in any plans for diversification.

Being from the Peace country, we have been in livestock. It is not very easy to make a living in that regard, even when we do subsidize totally from feeding our own grain. And there are not many small farmers who buy grain to feed their livestock.

Thank you.

The Chairman: Thank you very much, Ms Macklin. Mr. Schellenberger.

Mr. Schellenberger: I would like to just make some comments on the two briefs that were presented. I have a lot of similar comments from young farmers in my constituency: that the costs of production versus the price of the product are just not adding up; that you cannot produce a bushel of barley now at \$1.75 a bushel as a young farmer who has just purchased land and equipment and has high costs of fuel, fertilizer, chemicals and so forth; and that if you add on top of that an increase in the cost of freight, we might as well hang up the cleats, because there is no chance of continuing farming.

As I understand your brief, that is exactly what you are telling us—that it is impossible to continue in the operation of farming as a young person who has had to purchase land and purchase equipment and now putting that land into production and receiving such low prices for your product. So when along comes a committee with a bill saying we are going to add some transportation costs on top of that, it is very hard to accept.

I wonder if you feel that there is some protection in this bill if we get an amendment to the safety net proposal, that it be less than 10% and that there be a cost to production factor in there—that you would not pay more than say 7%, which has been the tradition in transportation, and that in fact you would not even pay that if for example barley stayed the same and the price of freight increased. There was a scenario put before,

[Translation]

pas couverts par les revenus; les coûts des accidents du travail y dépassent 6 p. 100, de sorte que les agriculteurs partagent ce problème de sécurité au travail. Il semble exister deux poids deux mesures entre un rendement satisfaisant des sommes investies... même pas de leurs propres sommes... dans les grandes entreprises et non seulement un rendement nul, mais des pertes parmi les petites entreprises.

La diversification constitue un objectif louable pour rendre viables des industries non rentables, mais on aboutira inévitablement à la stagnation en rendant tout aussi non rentables des industries viables.

J'aimerais également parler de la possibilité mentionnée plus tôt de nourrir le bétail avec nos céréales, ce qui éviterait un éparpillement et faciliterait son transport et ainsi de suite. Il ne faut cependant pas oublier que les céréales, parce que leur coût est moins élevé et qu'elles sont nourrissantes, peuvent nourrir plus facilement les gens que des bovins; de plus, seulement quelques pays riches peuvent se payer le luxe du boeuf. Parce que nous faisons partie d'un marché mondial, il existe une demande pour les céréales qui n'existe pas pour le boeuf. Selon moi, voilà ce dont il faut tenir compte dans tout projet de diversification.

Étant originaire de la région de la Rivière-à-la-Paix, j'ai fait de l'élevage. Il n'est pas facile d'en vivre même en l'optimisant au maximum en nourrissant le bétail avec nos propres céréales. De plus, rares sont les agriculteurs qui achètent des céréales pour nourrir leur bétail.

Merci.

Le président: Merci beaucoup, mademoiselle Macklin. Monsieur Schellenberger.

M. Schellenberger: Permettez-moi de commenter brièvement les deux mémoires qu'on vient de présenter. J'entends les mêmes commentaires de la part des jeunes agriculteurs de ma circonscription: les coûts de production et le prix du produit sont sans commune mesure; il est actuellement impossible de produire un boisseau d'orge pour 1,75 dollar si l'on est un jeune agriculteur qui vient d'acheter une exploitation agricole et de l'équipement et qui doit consacrer des sommes importantes à l'achat de combustible, d'engrais, de produits chimiques et ainsi de suite; si, en plus, on augmente le coût du transport, il ne reste qu'à tirer sa révérence parce qu'il devient impossible de continuer d'être un agriculteur.

Si je comprends bien votre mémoire, c'est exactement ce que vous dites: il est impossible qu'un jeune demeure un agriculteur s'il a dû acheter une exploitation agricole et de l'équipement, faire fructifier cette exploitation agricole tout en touchant des prix aussi dérisoires pour son produit. Donc, lorsqu'un comité, projet de loi en main, affirme qu'on va même hausser les coûts du transport, c'est très difficile à accepter.

J'aimerais savoir si vous êtes d'avis que ce projet de loi assurerait une certaine protection si l'on modifiait la proposition de la marge de sécurité pour qu'elle soit inférieure à 10 p. 100 et pour que le coût y dépende de la production de sorte qu'il ne dépasserait pas, disons, 7 p. 100 (ce qui a toujours existé en matière de transport) et qui pourrait même être inférieur à 7 p. 100 si, par exemple, le prix de l'orge n'augmen-

[Texte]

that in fact you would lose money if you shipped your grain. So if there were a cost of production added to that safety net, in fact the situation would not be any worse than it is now with the Crow. Do you understand what I am saying?

The Chairman: Mr. Stevenson.

• 1830

Mr. Stevenson: My first concern, though, is that the Crow remain. So when I answer the question, you have to be very careful how I answer it, because you have to consider that as my first concern. I do not want the Crow to be removed.

But if, in fact, it were removed, and there were a stipulation in there of the cost of production, then I can say it would be better than what we have now in Bill C-155 as a whole.

Mr. Schellenberger: Thank you. I agree. I think that is so important, given present prices. If prices do increase, as our agricultural economists, who look in their crystal balls, keep telling us, fine, no problem. But they have been telling us that for many years, and it has not happened.

The other question I have is this. You mentioned something about the government setting up these organizations—the Cattle Commission and the Alberta Wheat Pool, and this sort of thing. Is it not true that most of those organizations have been requested by producers, and that, when the majority of the producers request them, the government follows through? Then you, who perhaps do not want to be a member of the Alberta Cattle Commission, have no choice, because the majority of the cattle people wanted the organization and the check-off is automatic. I can use that as an example. Or take the Alberta Wheat Pool, for example; if you ship to that institution, you become a member. I suppose you have the choice of saying you do not want to be a member, but you still want to use your facilities. If enough producers in Alberta stated they did not want to be, for example, a member of the Cattle Commission, is there not a procedure which could stop that?

Mr. Stevenson: Not necessarily. When the Cattle Commission was started, there was a group of farmers in Southern Alberta who wanted such a commission. They came to the Peace River stockgrowers to pass or to find out if the Peace River stockgrowers wanted such a commission. The Peace River stockgrowers flatly refused this commission, and in two weeks it was law in Alberta that we would have a cattle commission.

So, when you talk about ways of getting out of it, the only way it could be dissolved would be if there were enough people in the Cattle Commission organization, I mean including the

[Traduction]

tait pas et que le prix du transport connaissait une hausse. On a déjà présenté un scénario selon lequel les agriculteurs perdraient de l'argent s'ils expédiaient leurs céréales. Donc, si la marge de sécurité comprenait la détermination du coût en fonction de la production, la situation ne serait pas vraiment pire qu'actuellement avec le tarif du Nid-de-Corbeau. Comprenez-vous ce que je veux dire?

Le président: Monsieur Stevenson.

M. Stevenson: Cependant, je désire avant tout que l'on conserve le Nid-de-Corbeau. Donc, lorsque je réponds à la question, vous devez faire attention à la façon dont je réponds parce que vous devez tenir compte du fait que c'est ma première préoccupation. Je ne veux pas que le Nid-de-Corbeau disparaisse.

Mais si, dans les faits, il devait disparaître, et qu'il y avait une disposition au sujet du coût de production, je peux dire que ce serait mieux que ce que contient maintenant le projet de loi C-155 dans son ensemble.

M. Schellenberger: Merci. Je suis d'accord. Je pense que c'est très important compte tenu des prix actuels. Si les prix augmentent, comme nos économistes agricoles, penchés sur leurs boules de cristal, continuent de l'affirmer, il n'y aura pas de problème. Mais ils nous l'affirment depuis bon nombre d'années et il ne se passe rien.

Voici mon autre question. Vous avez mentionné que c'était le gouvernement qui créait ces organismes—la *Cattle Commission* et l'*Alberta Wheat Pool*, ce genre de choses. N'est-il pas vrai que la plupart de ces organismes ont été demandés par des producteurs et que, lorsque la majorité des producteurs le demandent, le gouvernement exécute leur volonté? Dans ce cas, vous n'avez pas le choix, même si vous ne voulez peut-être pas être membre de l'*Alberta Cattle Commission*, parce que la majorité des éleveurs de bestiaux voulaient que l'organisme soit créé, le précompte est alors automatique. Je peux utiliser cela comme exemple. Ou encore, prenez l'exemple de l'*Alberta Wheat Pool*, si vous envoyez une cargaison à cet organisme, vous devenez membre. Je suppose que vous pouvez dire que vous ne voulez pas être membre tout en utilisant vos installations. Si un nombre suffisant de producteurs de l'Alberta déclaraient qu'ils ne voulaient pas être membres de la *Cattle Commission*, par exemple, n'existe-t-il pas une procédure pour arrêter cela?

M. Stevenson: Pas nécessairement. Lorsque la *Cattle Commission* a été créée, il y avait un groupe de cultivateurs du sud de l'Alberta qui désiraient une commission semblable. Ils ont rencontré les éleveurs de bestiaux de Peace River pour qu'ils l'adoptent ou pour voir si les éleveurs de bestiaux de Peace River voulaient qu'une telle commission soit créée. Les éleveurs de bestiaux de Peace River ont refusé catégoriquement et deux semaines plus tard, la création d'une commission des bestiaux était adoptée en Alberta.

Donc, lorsque vous parlez de façon d'en sortir, la Commission ne pourrait être dissoute que s'il y avait assez de gens dans la *Cattle Commission*, y compris les membres nommés par le

[Text]

delegates who are nominated by the government and the delegates who are elected from the country. If there were enough opposition, or if they started acting up as such or whatever, that is the only way it would be done away with. Then the government would just say, that is it.

Mr. Schellenberger: I agree with that. I think you have put the position very well, that if enough cattle producers—if we are using that as an example—requested that the organization be dissolved or that there be a referendum as to whether they wanted to be members of it or not, that could be done. The Alberta Barley Growers—there it is, again; you are not compelled to be a member of it; the Alberta Canola Growers, the same; you are not compelled to be a member of it; you can request not to be a member, and I would expect that is the case with a number of other organizations. It is not a big point, but you made it in your brief, and I just wanted some comments on it.

Mr. Stevenson: I would also like to say that you are compelled to be involved in these organizations because that is your bread and butter. If you are producing barley, that is your bread and butter; if you are raising beef, that is your bread and butter; and they take a check-off. If I am producing wheat, I want to go to the Palliser Wheatgrowers' meeting and find out what I can do to better my wheat production. So, in essence, you are a part of it, because that is your livelihood.

Mr. Schellenberger: Well, that is not really the case. I do not want to argue with you on that. I am a barley producer. I am not part of the Barley Growers' Association. I understand that if you feel they are taking a position for you, and you are not a member of it, you want to become a member, and that is fine. You do that voluntarily. But you are not compelled to be a member of those organizations, other than those which have check-offs.

The Chairman: Thank you, Mr. Schellenberger. Mr. Althouse.

Mr. Althouse: Thank you, Mr. Chairman. I noted the very clear description of some of the problems that have occurred on the third-generation farms which we have before us here tonight.

Mrs. Macklin described the kinds of delayed delivery of services to their part of the country, what with being far from things, and that services which are normal for other parts of the country are much delayed. Also, my ears perked up when I heard you say, Mrs. Macklin, that the farmland, your assets that you have worked for 10 or 15 years to build up, are now becoming worth less. Is this becoming a fact in the Peace River country that land prices are going down, not up? The expectation in some parts of the country is that land will always continue going up in a fairly steady cycle. What is happening there?

Mrs. Macklin: I think that is true; that is what is happening, and I think we have a real dilemma in that for generations farmers taken a lower standard of living, assuming that their land was always going to inflate so they could have a retire-

[Translation]

gouvernement et les membres délégués. S'il y avait assez d'opposition, ou s'ils commençaient à agir de la sorte ou quoi que ce soit, c'est la seule façon dont on pourrait s'en débarrasser. À ce moment-là, le gouvernement dirait seulement, cela y est.

M. Schellenberger: Je suis d'accord avec cela. Je pense que vous avez très bien expliqué la situation, c'est-à-dire que si un nombre suffisant d'éleveurs de bestiaux, si l'on prend cet exemple, demandaient que l'organisme soit dissout ou qu'un référendum soit tenu pour déterminer s'ils veulent ou non en être membres, cela pourrait se faire. Dans le cas de l'*Alberta Barley Growers*—encore eux, on n'est pas obligé d'être membre; même chose pour l'*Alberta Canola Growers*, on n'est pas obligé d'en être membre on peut demander de ne pas être membre, et je présume que c'est le cas pour un certain nombre d'autres organismes. Ce n'est pas une question très importante mais vous l'avez expliqué dans votre mémoire et je voulais seulement quelques commentaires là-dessus.

M. Stevenson: J'aimerais aussi dire que l'on est obligés de participer à ces organismes parce que c'est notre gagne-pain. Si l'on produit de l'orge, c'est ça notre gagne-pain si l'on élève des bovins, c'est ça notre gagne-pain; et ils prennent un précompte. Si je produis du blé, je veux aller aux réunions des *Palliser Wheatgrowers* et y apprendre ce que je peux faire pour améliorer ma production de blé. Donc, fondamentalement, l'on en fait partie parce que c'est notre moyen d'existence.

M. Schellenberger: Eh bien! Ce n'est pas vraiment la réalité. Je ne veux pas me disputer avec vous à ce sujet. Je suis producteur d'orge. Je ne fais pas partie de la *Barley Growers Association*. Je pense que si l'on trouve qu'elle prend position en notre faveur, que l'on n'est pas membre et qu'on veut le devenir, c'est très bien. Cela se fait de façon volontaire. Mais on n'est pas obligé d'être membre de ces organismes à l'exception de ceux qui effectuent un précompte.

Le président: Merci, monsieur Schellenberger. Monsieur Althouse.

M. Althouse: Merci, monsieur le président. J'ai noté la description très claire de certains des problèmes que rencontrent les cultivateurs de la troisième génération qui sont avec nous ce soir.

M^{me} Macklin a décrit les retards de prestation de services que connaissait leur partie du pays parce qu'ils sont éloignés de tout, les services qui sont considérés comme normaux dans d'autres parties du pays n'étant rendus qu'avec beaucoup de retard. De plus, j'ai dressé l'oreille lorsque je vous ai entendu dire, madame Macklin, que votre terre que vous avez travaillé à établir pendant 10 ou 15 ans, perd de sa valeur. Est-ce un fait que dans la région de Peace River le prix des terres est à la baisse et non à la hausse? Dans certaines parties du pays, l'on prévoit que la valeur des terres ira toujours en augmentant de façon assez constante. Qu'est-ce qui se passe là-bas?

Mme Macklin: Je pense que c'est vrai; c'est ce qui se passe, et je pense que nous avons un véritable problème puisque depuis plusieurs générations, les cultivateurs ont accepté d'avoir un niveau de vie moins élevé parce qu'ils présumaient

[Texte]

ment fund in their land when they retired. You know, they worked for years with very low incomes, expecting at least to be able to retire well.

I think there is not that much land changing hands. There is just not that much market for it, and eventually, as farming becomes less and less economical, especially in the outlying areas where the transportation—you know, in our area the freight rate is 50% to 100% higher than in southern Alberta—and in those outlying areas, there is not going to be that much possibility of retrieving the investment in the land or in the farm.

Mr. Althouse: So ostensibly a family could work most of their lives and retire with very little, even though they have built up a fairly large land base in the area now.

Mrs. Macklin: Yes, and the interest rates, climbing as they have been in the past and still being at a higher level than their traditional rate at the present time, certainly take a larger and larger bite out of the equity every year. Whereas you could see yourself increasing what you were earning during some points in the history, at this point in time... You heard earlier someone saying they had to take in two more quarters this year, and probably two more quarters next year. You know, that means more and more real property being taken from us because of the higher costs we are facing.

Mr. Althouse: So it is a fairly common practice in your part of the province, as it is with some of the other witnesses we have heard from, for producers to have to start putting up land as security in order to get operating loans.

Mrs. Macklin: Yes, it is.

Mr. Althouse: Is it very common or just...

Mrs. Macklin: I think so, it is very common.

Mr. Althouse: All right. That is all, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you, Mr. Althouse. That completes our questioning.

I would like to thank Mrs. Hemingway, Mrs. Macklin and Mr. Stevenson for their appearance before the committee and for giving us the benefit of their views. Thank you very much.

Mrs. Hemingway: Thank you for acceding to my persistence in having my colleagues at the table with me. Thank you.

The Chairman: I guess we all recognize when we are beaten.

The committee is adjourned until 7.30 this evening.

[Traduction]

que leurs terres augmenteraient toujours en valeur et qu'elles leur constitueraient un fonds de pension. Vous savez, ils ont travaillé pendant des années, ne touchant que de maigres revenus en espérant de pouvoir au moins avoir une belle retraite.

Je pense qu'il n'y a pas beaucoup de terres qui changent de propriétaires. Il n'y a tout simplement pas vraiment de marché et éventuellement, au fur et à mesure que l'agriculture devient moins rentable, surtout dans les régions éloignées où le transport, vous savez dans notre région, le coût du transport est de 50 p. 100 à 100 p. 100 plus élevé que dans le sud de l'Alberta, et dans ces régions éloignées, il n'y aura pas beaucoup de possibilité de récupérer l'investissement que représente la terre ou la ferme.

M. Althouse: En apparence, les membres d'une famille pourraient donc travailler la plus grande partie de leur vie et se retrouver avec très peu au moment de leur retraite, même si, à l'heure actuelle, ils ont accumulé des terres assez considérables dans la région.

Mme Macklin: Oui, et les taux d'intérêt qui grimpent comme ils l'ont fait dans le passé et qui, à l'heure actuelle, sont toujours plus élevés que leur taux traditionnel, prennent certainement une plus grosse bouchée de l'avoir chaque année. Alors, qu'à une certaine époque, l'on pouvait espérer voir nos revenus augmenter, à l'heure actuelle... Un peu plus tôt, vous avez entendu quelqu'un dire qu'ils avaient dû inclure deux autres quarts de section cette année, et probablement deux autres l'an prochain. Vous savez, cela signifie que de plus en plus de biens immeubles nous sont enlevés à cause des coûts plus élevés auxquels nous devons faire face.

M. Althouse: C'est donc une pratique assez courante dans votre partie de la province, comme c'est le cas pour d'autres témoins que nous avons entendus, pour les producteurs de devoir commencer à donner des terres en garantie afin d'obtenir des prêts de fonctionnement.

Mme Macklin: Oui, c'est courant.

M. Althouse: Est-ce très courant ou seulement...

M. Macklin: Je pense que oui, c'est très courant.

M. Althouse: Très bien, c'est tout, monsieur le président.

Le président: Merci, monsieur Althouse. Cela met fin à nos questions.

J'aimerais remercier M^{me} Hemingway, M^{me} Macklin et M. Stevenson d'avoir comparu devant le Comité et de nous avoir fait part de leurs opinions. Merci beaucoup.

Mme Hemingway: Je vous remercie d'avoir accédé à mes demandes répétées afin d'être accompagnée de mes collègues à la table. Merci.

Le président: Je pense qu'il faut savoir se reconnaître vaincu.

La séance est ajournée à 19h30 ce soir.

[Text]

EVENING SITTING

• 1930

The Chairman: Ladies and gentlemen, we are resuming consideration of Bill C-155, an act to facilitate the transportation, shipping and handling of western grain, and to amend certain Acts in consequence thereof. We are on Clause 2.

It is my pleasure tonight to welcome as witnesses before the committee the Olds and District Chamber of Commerce, represented by their President, Harvey Gamble. I would ask Mr. Gamble to introduce his colleagues and make his opening statement, please.

Mr. Harvey Gamble (President, Olds and District Chamber of Commerce): Here this evening is Frank Duffin, our Second Vice-President. He is a businessman in Olds, a car dealer. Also present is Rita Thompson. Rita is the Chairman of our Education Committee on the Chamber of Commerce and she operates two ladies wear stores in Olds. Garnet Hammer is also a farmer in Olds and he is Chairman of our Agricultural Committee on the Chamber of Commerce. I am a realtor in Olds and I am President of the Olds and District Chamber of Commerce.

The Chairman: Are you going to make the opening statement, Mr. Gamble?

Mr. H. Gamble: Yes, I gave you a handout. I will go over it and then we can discuss it.

The Chairman: We have just received copies of it this evening and copies are now being made for members of the committee. If you prefer not to read it, Mr Gamble, but to summarize it we can append it to the proceedings of the committee so it will be on the record, but if you prefer to read it, as it is short and we have not received it before, please feel free to do so.

Mr. H. Gamble: Okay, I would like to read it. It is not very long.

The Chairman: Go ahead, sir.

Mr. H. Gamble. The Olds and District Chamber of Commerce is a wide cross-section of people in businesses from all sectors of industry—banking, retail, professional, wholesale, real estate, farm service businesses, machinery agents and farmers.

Olds, as an area, is diversified in all forms of agriculture, ranging from straight grain farmers to hog, beef and sheep producers and finishers. It is serviced by a healthy livestock support supply sector and a wide range of machinery and automobile agencies.

Our Chamber has followed the Gilson study with great interest and approved of it in principle, feeling that implementation would have been to the benefit of all Canadians. It is our considered opinion that total payment to the railways will

[Translation]

SÉANCE DU SOIR

Le président: Mesdames et messieurs, nous allons reprendre l'examen du projet de loi C-155, une loi visant à faciliter le transport, l'expédition et la manutention du grain de l'Ouest et qui modifie certaines lois en conséquence. Nous en sommes à l'article 2.

J'ai le plaisir, ce soir, de recevoir comme témoin, devant le Comité, la Chambre de commerce d'Olds et de la région, représentée par Harvey Gamble, son président. Je demanderais à M. Gamble de présenter ses collègues et de faire une déclaration préliminaire.

M. Harvey Gamble (président de la Chambre de commerce d'Olds et de la région): Frank Duffin, notre vice-président adjoint est parmi nous ce soir. Il s'agit d'un homme d'affaires d'Olds qui est concessionnaire de voitures. Nous avons également parmi nous Rita Thompson. Rita est la présidente du Comité d'éducation de la Chambre de commerce et elle exploite deux magasins de vêtements pour dames à Olds. Garnet Hammer est agriculteur à Olds, et il est le président du Comité agricole de la Chambre de commerce. Je suis agent immobilier à Olds et le président de la Chambre de commerce d'Olds et de la région.

Le président: Allez-vous faire votre déclaration préliminaire, monsieur Gamble?

M. H. Gamble: Oui, je vous ai remis un document que je vais passer en revue, et nous pourrions ensuite en discuter.

Le président: Nous venons tout juste d'en recevoir des copies ce soir, et on est en train d'en faire d'autres pour les membres du Comité. Monsieur Gamble, si vous préférez en faire un résumé plutôt que de le lire, nous pourrions l'annexer aux délibérations du Comité afin qu'il figure au dossier. Mais, si vous préférez le lire, vu qu'il est court et que nous n'en avons pas pris connaissance à l'avance, vous êtes libre de le faire.

M. H. Gamble: Très bien. J'aimerais le lire. Il n'est pas très long.

Le président: Nous vous écoutons, monsieur.

M. H. Gamble: La Chambre de commerce d'Olds et de la région est constituée d'un large éventail de personnes exploitant des entreprises dans tous les secteurs de l'industrie—banquiers, détaillants, membres des professions libérales, grossistes, agents immobiliers, exploitants d'entreprises de services agricoles, concessionnaires de machines agricoles et agriculteurs.

Olds, en tant que région, connaît tous les types d'agriculture. On y trouve aussi bien la simple culture des céréales que l'élevage et l'abattage du porc, des bovins et du mouton. Olds bénéficie d'un cheptel important ainsi que d'une grande variété de concessionnaires d'automobiles et de machines agricoles.

Notre Chambre de commerce a suivi l'étude Gilson avec beaucoup d'intérêt et l'a approuvée en principe, car nous estimons que son application aurait bénéficié à tous les Canadiens. Après mûre réflexion, nous estimons que le versement de la totalité de la somme aux compagnies de

[Texte]

have a very detrimental effect on our livestock producers and livestock-related support industries.

Both the Prime Minister and the hon. Minister of Transportation have stated publicly that the legislation, as it now stands, is detrimental to Canada as a whole, but it is written in its present form in order to appease the Province of Quebec and the Prairie wheat pools.

We, the Olds and District Chamber of Commerce, strongly recommend you accept the freedom of choice concept worked out by the Alberta Minister of Agriculture and accepted by the majority of Alberta's agricultural groups. We feel payment to producers would promote greater efficiency in grain transportation, be it railroad, truck or whatever.

In the interest of national unity and the benefit of all Canadians, we strongly urge you to amend Bill C-155 to provide a freedom of choice option to producers on payment from the Crow benefit, and that the Government of Canada use existing institutions to administer the distribution of the Crow benefit payment.

The inefficiencies, which will continue and worsen if the subsidy is paid to the railways, will seriously affect our livestock industry.

We would like to give an example of what the livestock industry means to our area. We have two farms of approximately 4,000 acres within five miles of Olds. One farm strictly produces grain for sale, mostly for export or sale through non-board channels—feedlots, hog producers, and so on. This farm is run by two brothers who have one man hired year round. Three men farm 4,000 acres. The other farm feeds the majority of its produce through livestock and, in fact, is a buyer of non-board grains. This farm is run by one man who employs 10 men year round. These men and their families buy clothing, food, furniture, gas, cars, trucks and so on in our area. Eleven men working on the same number of acres. The Olds area has many, many such examples of both types of farms and we cannot afford to lose the livestock portion of these farms.

The pay-the-railway solution favours very strongly the producing, finishing and processing of livestock in the eastern portion of Canada. If the distortion in freight of feed grains continues to worsen, it will be a very serious blow to the economy and well-being of Olds and area, and all of western Canada. Please do not allow this to happen.

We thank you for your kind attention to this matter.

The Chairman: Thank you very much, Mr. Gamble.

[Traduction]

chemins de fer aura des effets extrêmement nuisibles sur les éleveurs de bétail et les industries reliées à l'élevage de notre région.

Le premier ministre et l'honorable ministre des Transports ont tous les deux déclaré publiquement que la loi, telle qu'elle est actuellement, nuit au Canada dans l'ensemble et qu'elle a été rédigée dans sa forme actuelle afin de contenter le Québec et les syndicats de blé des Prairies.

Nous, de la Chambre de commerce d'Olds et de la région, recommandons fortement que vous acceptiez le principe de la liberté de choix établi par le ministre de l'Agriculture de l'Alberta et approuvé par la majorité des groupes agricoles de cette province. Nous croyons que le fait de payer les producteurs encouragerait une plus grande efficacité des moyens utilisés pour transporter le grain, qu'il s'agisse de chemins de fer, de camions, ou de quelque autre moyen.

Dans l'intérêt de l'unité nationale et de tous les Canadiens, nous vous conseillons vivement de modifier le projet de loi C-155 afin de donner aux producteurs la liberté de choix à l'égard de la subvention du Nid-de-Corbeau et nous insistons pour que le gouvernement du Canada se serve des institutions existantes pour partager la subvention du Nid-de-Corbeau.

L'inefficacité des résultats, qui se poursuivra et empirera si la subvention est accordée aux chemins de fer, aura de graves conséquences sur l'industrie de l'élevage de notre région.

Nous aimerions donner un exemple de ce que représente l'industrie de l'élevage pour notre région. Deux fermes d'environ 4,000 acres se trouvent dans un rayon de cinq milles d'Olds. L'une d'elles produit uniquement du grain destiné à la vente, dont elle exporte ou vend la plus grande partie en ne passant pas par la Commission—ce grain est acheté par les propriétaires de parcs d'engraissement, les éleveurs de porcs, etc. Cette ferme est exploitée par deux frères qui emploient un ouvrier toute l'année. Trois hommes cultivent 4,000 acres. L'autre ferme donne la plus grande partie de ses cultures au bétail et, en fait, elle achète du grain sur lequel la Commission n'a pas de droit de regard. Elle est exploitée par un seul homme qui emploie dix ouvriers pendant toute l'année. Ces derniers et leurs familles achètent des vêtements, de la nourriture, des meubles, de l'essence, des voitures, des camions, etc. dans notre région. Onze personnes travaillent sur onze acres. Il y a beaucoup de fermes des deux types dans la région d'Olds, et nous ne pouvons nous permettre de perdre l'élevage sur ces fermes.

La solution qui consiste à verser une subvention aux chemins de fer favorise grandement l'élevage, l'abattage et le conditionnement du bétail dans l'Est du Canada. Si le prix du transport des céréales fourragères continue d'être faussé, l'économie et le bien-être d'Olds et de sa région, ainsi que de tout l'Ouest du Canada, s'en ressentiront fortement. Nous vous demandons de veiller à ce que cela ne se produise pas.

Nous vous remercions de vous être penchés sur cette question.

Le président: Je vous remercie beaucoup, monsieur Gamble.

[Text]

With that, we will go to questioning starting with Mr. Ostiguy.

M. Ostiguy: Je vous remercie, monsieur le président.

Il me fait plaisir de vous souhaiter la bienvenue au Comité permanent des transports où on y étudie le projet de loi C-155. J'ai eu l'occasion, moi aussi, tout comme vous monsieur le président, d'être président de la Chambre de commerce de ma région. On y faisait un excellent boulot comme le fait votre Chambre de commerce dans la région de Olds.

Votre mémoire est très bref, mais on y perçoit une certaine position. Je voudrais vous demander quelles en sont les raisons majeures. Beaucoup de gens ont comparu devant nous depuis deux jours et plusieurs groupes, dont je tairai les noms, ont appuyé le système de paiement aux chemins de fer, tandis que d'autres appuyaient celui aux producteurs.

Ma première question est celle-ci, et je n'en poserai que deux, monsieur le président. Qu'est-ce qui vous porte à favoriser positivement le paiement aux chemins de fer?

• 1940

The Chairman: Mr. Gamble, do you wish to answer, or would you like one of your colleagues to reply?

Mr. H. Gamble: I will refer that question to Garnet Hammer.

The Chairman: Mr. Hammer.

Mr. Garnet Hammer (Chairman, Agricultural Section, Olds and District Chamber of Commerce): Thank you, Mr. Chairman. Really, we cannot back up on paper right now what we have requested, or what our feelings are. We do not have the facts or figures some of the other organizations have which came before you today. Really what we have is just a gut feeling that if the railroads get the money it will be detrimental to our livestock industry.

We use a very small analogy or story to explain it. The problem has been explained to our area in this way, and this is what happened when my nephew asked me what the Crow is all about. I replied that basically to us in Alberta and in Olds, it means this. If I were a manufacturer and I could get the raw material shipped anywhere free, but the finished product had to go with the full freight rate, where would I put my factory? Of course, I would put my factory where the market is, because I would get the raw material shipped in free, and there would not be any freight on my finished goods because that is already at the market.

You can take the other analogy and pay the going rate on your raw material and on your finished goods and if, as in the case of livestock, you then have much larger raw material to haul than the finished goods, where would you put your factory or your manufacturing facility? In our thoughts you would then put the manufacturing plant where the sources of

[Translation]

Nous allons maintenant passer aux questions et commencer avec M. Ostiguy.

Mr. Ostiguy: Thank you, Mr. Chairman.

It is my pleasure to welcome you before the Standing Committee on Transport which is dealing with Bill C-155. Just like you, Mr. Chairman, I too had the chance of being president of the Chamber of Commerce in my region. We did an excellent job just like the one the Olds Chamber of Commerce is doing.

Your statement is very concise but it shows nonetheless your point of view. I would like to ask you the major reasons for it. A lot of people have appeared before us for the last two days and several groups, the name of which I will conceal, have supported the concept of payment to railways, while others have supported the concept of payment to producers.

My first question is this, Mr. Chairman, and I will ask only two. Why are you in favour of paying a subsidy to the railways?

Le président: Monsieur Gamble, désirez-vous répondre ou préférez-vous que l'un de vos collègues le fasse?

M. H. Gamble: Je vais confier cette question à Garnet Hammer.

Le président: Monsieur Hammer.

M. Garnet Hammer (président, section agriculture, Chambre de commerce d'Olds et du district): Merci, monsieur le président. En fait, nous ne pouvons en ce moment fournir de la documentation sur les demandes que nous présentons ou les sentiments que nous exprimons. Nous n'avons pas en main les faits ou les statistiques produits par d'autres organismes qui se sont présentés devant vous aujourd'hui. En fait, nous vous faisons part de notre conviction qui est la suivante: si les sociétés ferroviaires obtiennent les subventions, cela sera préjudiciable à notre industrie de l'élevage du bétail.

Nous nous servons d'une analogie ou d'une histoire pour exprimer notre conviction. Voici comment nous avons illustré le problème dans notre région et comment j'ai répondu à mon neveu qui me demandait de lui expliquer la question du Nid-de-Corbeau. Je lui ai répondu que pour nous, d'Olds et de l'Alberta, cela se résumait à ce qui suit. Si j'étais un fabricant et que je pouvais expédier gratuitement mes matières premières en tout endroit, mais que je devais payer le plein tarif du transport pour les produits finis, où établirais-je mon usine? Bien sûr, je l'établirais là où se trouve mon marché puisque je pourrais faire venir gratuitement les matières premières et que je n'aurais rien à payer en transport des produits finis parce qu'ils seraient déjà dans mon marché.

Prenons une autre analogie. Supposons cette fois que vous devez payer le plein tarif du transport à la fois pour vos matières premières et vos produits finis, et que, tout comme dans le cas de l'élevage du bétail, vous avez beaucoup plus de matières premières que de produits finis à transporter. Où établiriez-vous votre usine ou vos installations de production? À notre avis, vous établiriez votre usine près des sources de

[Texte]

raw material are, because you would have less finished goods to go.

On the other hand, if you had to pay full rates on the raw material and you had free freight on your finished goods, of course you would put your factory where the raw materials are. So those are the little, very brief, simple things that we in Olds connect with the Crow and freight right now.

The Chairman: Mr. Gamble.

Mr. H. Gamble: I would just like to mention that we are looking at this not just from the agricultural standpoint but from that of the by-product—in other words, jobs which come from it. Needless to say, the livestock industry is more labour intensive and we realize that the land is going to be farmed regardless. But if we have the livestock, finishing and processing industry there, that means jobs. So we are here not really so much as farmers but as business people in a small town in Alberta saying that those jobs and those people are what support us. We think about the livelihood of the small towns throughout Alberta—and not just the small towns, but the larger centres as well. In fact, it was our representative from the Olds Chamber of Commerce who this spring took the resolution to the convention of the Alberta Chamber of Commerce from Grand Prairie, and it was his resolution which was passed at that meeting. In fact, it was mentioned in our letter that we favoured the freedom-of-choice concept, with the payment of that administered through the normal or present forms. So it is not just Olds; it is the Alberta Chamber of Commerce as a whole which overwhelmingly passed that resolution.

The Chairman: Mr. Ostiguy, one more question?

M. Ostiguy: Ce sera ma dernière question.

Dans votre mémoire, monsieur Gamble, au dernier paragraphe de la page 2, vous dites que si le paiement était remis aux chemins de fer, ce serait une solution en faveur d'une augmentation de la production animale dans l'est du Canada.

En plus d'occuper mes fonctions de député, je suis agriculteur en industrie laitière et j'ai un commerce de machines agricoles. Donc, je vis avec les agriculteurs et je suis convaincu que les agriculteurs de l'Est n'augmenteront pas leur production animale même si le paiement était fait aux chemins de fer. Il existe déjà, entre l'ouest et l'est du Canada, une différence entre le coût d'achat d'une tonne d'orge.

Je peux vous citer des chiffres: le mercredi 12 janvier 1983..., c'est très récent, je l'ai cité hier et je le cite encore aujourd'hui..., le 12 janvier 1983, donc, une tonne d'orge se vendait à Montréal \$154.70 tandis qu'elle coûtait \$116.70 en Saskatchewan. Donc, il y a un écart de \$38 la tonne. Même avec cet écart-là, on produit selon nos capacités mais on n'en est qu'à 40 p. 100 de notre autosuffisance. Je voudrais vous signaler, de plus, que dans l'est du Canada, plus précisément

[Traduction]

matières premières puisque vous auriez ainsi moins de produits finis à expédier.

Par ailleurs, si vous deviez payer le plein tarif du transport pour les matières premières et que vous n'ayez rien à payer pour les produits finis, bien sûr vous établiriez votre usine près de la source des matières premières. Voilà donc les commentaires très brefs et très simples que nous, de la région d'Olds, avons à faire maintenant sur la question du Nid-de-Corbeau et du transport.

Le président: Monsieur Gamble.

M. H. Gamble: J'aimerais souligner que nous n'abordons pas la question du seul point de vue de l'agriculture, mais que nous nous préoccupons des sous-produits—en d'autres termes, des emplois qui en découlent. Il va sans dire que l'industrie de l'élevage du bétail est plus une industrie à prédominance de main-d'oeuvre et nous reconnaissons le fait que la terre sera cultivée de toute façon. Mais si nous avons aussi l'industrie de l'élevage du bétail et de la conserverie, cela signifie encore plus d'emplois. Voilà pourquoi nous participons à cette audience aujourd'hui, non pas à titre de fermiers, mais à titre d'hommes d'affaires d'une petite ville de l'Alberta, et que nous affirmons que ce sont ces emplois et les personnes qui les exercent qui nous font vivre. Nous pensons à la survie des petites villes dans toute la province de l'Alberta—de même qu'à la survie de tous les grands centres. En fait, c'est notre représentant de la Chambre de commerce d'Olds qui a présenté la résolution à la réunion de la Chambre de commerce de l'Alberta à Grand Prairie le printemps dernier, et sa résolution a été adoptée. En fait, nous avons mentionné dans notre lettre que nous étions en faveur du principe de la liberté de choix, assorti de modalités de paiement qui seraient administrées de la façon normale ou actuelle. Ce n'est donc pas une résolution de la seule Chambre de commerce d'Olds, mais bien une résolution adoptée par une majorité écrasante de la Chambre de commerce de l'Alberta.

Le président: Monsieur Ostiguy, avez-vous une autre question?

Mr. Ostiguy: This will be my last question.

In your brief, Mr. Gamble, in the last paragraph on page two, you declare that if the payment is made to the railways, it would be a solution in favour of an increase in livestock production in Eastern Canada.

Besides my duties as a member of Parliament, I am a producer in the milk industry and I run a farm equipment business. So I am close to farmers and I am convinced that the eastern farmers will not increase their livestock production even if payments were made to the railways. There is already a difference in the price of a ton of barley between Western Canada and Eastern Canada.

I can quote figures: On Wednesday, January 12, 1983, that is very recently, I quoted it yesterday and I will do it again today, on January 12, 1983, then, a ton of barley had a selling price of \$154.70 in Montreal, compared to \$116.70 in Saskatchewan. There is a difference of \$38 a ton. Even with that difference, we produce to our capacity, but we are only 40% self-sufficient. I would also like to point out that in Eastern Canada, more precisely in Quebec, we are only 40% self-

[Text]

au Québec, nous n'en sommes qu'à 40 p. 100 de notre autosuffisance dans le domaine des céréales. Donc, on doit importer les céréales de l'Ouest en grandes quantités.

Mr. Frank Duffin (Second Vice-President, Olds and District Chamber of Commerce): Mr. Chairman, grain farming as an industry is good. There is no question about that. But what we are saying is that if you convert our area to be strictly grain farming so as to supply feed for the east, we will lose employment in our area. That is our main concern, our whole idea.

Now, I would just like to make a further comment on paying the railways. I am of the firm opinion that the railways do not give grain handling through the Crow rate system proper priority. It is given last priority you might say in the whole handling system. If you continue to subsidize the railroad and do not have them answer directly to the consumer who is the farmer who pays for the hauling of the grain, and is still answering to the federal government or the grain boards or whoever—some large bureaucratic network which nobody understands or can talk to—then the railroad does not have to respond as quickly or as well as it might. But if there were an economic situation where, if the guy does not like the way the railroad is handling his grain, he will not have the railroad handle it but will grow something else or have it hauled a different way, I think you would have a much more efficient grain handling system. By continuing to have them going only to the railroad, I think you will continue to build these inefficiencies into it like we have had for the last 25... well, actually since 1897, I believe, when the Crow rate was first struck.

M. Ostiguy: Monsieur le président, messieurs, madame, n'êtes-vous pas de notre avis, à savoir que le projet de loi C-155 amènera certainement des investissements très importants dans l'Ouest canadien, considérant que 16.5 milliards de dollars seront investis dans l'aménagement de nouvelles voies ferrées et à l'achat de nouveaux wagons? Ce n'est peut-être pas la perfection, mais n'êtes-vous pas d'accord avec moi que l'on fait un bon bout de chemin quand même avec le nouveau projet de loi? Presque tous les organismes qui ont comparu nous ont dit qu'ils étaient d'accord pour que les tarifs du Crow soient modifiés.

Mr. Duffin: I do not think we are arguing that the Crow rate should be changed; I think what we are saying is that the way the change is coming through is wrong. We are not saying the Crow rate should not be changed. Economics say that somebody has to pay the rate. But from my own experience, one of my largest customers, one of my good customers, is a large feedlot operator who is in this finishing of beef. He has spent a large amount of money in the last year and a half gearing up his operation, which means buying equipment, building large pens, doing things in capital investment which this country needs, undertaking large capital investment,

[Translation]

sufficient in cereal production. So we must import large quantities of cereals from the West.

M. Frank Duffin (deuxième vice-président, Chambre de commerce d'Olds et du district): Monsieur le président, l'industrie de la culture du grain se porte bien, cela est incontestable. Nous affirmons cependant que si vous réduisez les activités de notre région à la seule production de grain pour approvisionner l'élevage de l'est, nous perdrons des emplois dans notre région. C'est là notre préoccupation majeure et le sens de notre intervention.

J'aimerais maintenant faire un commentaire de plus sur le versement des subventions aux chemins de fer. Je suis profondément convaincu du fait que les chemins de fer n'accordent pas toute l'attention nécessaire au transport du grain en raison du système tarifaire du Nid-de-Corbeau. En fait, le transport du grain arrive au dernier rang des priorités de tout le système de transport. Si vous continuez à subventionner les chemins de fer sans les obliger à rendre des comptes directement au consommateur, qui est le fermier qui paie pour le transport du grain, ou en l'obligeant seulement à rendre des comptes au gouvernement fédéral, aux commissions du blé ou à qui que ce soit—tout gros système bureaucratique que personne ne peut comprendre ou rejoindre—alors les chemins de fer ne sont pas forcés de répondre aussi rapidement qu'ils le devraient. Mais si la situation économique était telle que le fermier, mécontent de la façon avec laquelle le chemin de fer traite son grain, ait le choix de ne pas faire affaire avec le chemin de fer, de cultiver d'autres denrées ou de faire transporter son grain par d'autres moyens, je pense que vous auriez un système de transport du grain beaucoup plus efficace. En continuant à accorder les subventions directement aux chemins de fer, je pense que vous reproduisez l'inefficacité que l'on a connue au cours des 25 dernières années... enfin depuis 1897, si je ne me trompe, date à laquelle le premier tarif du Nid-de-Corbeau a été établi.

Mr. Ostiguy: Mr. Chairman, gentlemen, madam, are you not agreeing with us that Bill C-155 will surely bring very substantial investments in Western Canada, considering that \$16.5 billion will be invested in the building of new railways and in the purchase of new wagons? This may well not be perfection, but are you not agreeing with me that we will still be going quite a long way with the new bill? Almost all organizations which have appeared before us have told us they agreed that the Crow rates should be modified.

M. Duffin: Je ne pense pas que nous soyons contre le fait que le tarif du Nid-de-Corbeau doive être modifié. Je pense que ce que nous disons, c'est que ce n'est pas la bonne façon de procéder au changement. Nous ne disons pas que le tarif du Nid-de-Corbeau ne devrait pas être modifié. Les simples principes économiques font que quelqu'un doit payer le tarif. Voici cependant ma propre expérience. L'un de mes meilleurs et plus gros clients est un grand éleveur de bétail qui prépare le boeuf. Il a dépensé d'importantes sommes d'argent au cours de la dernière année et demie à développer son entreprise, en achetant du matériel, en construisant de grands enclos, en

[Texte]

hiring more people—all with the thought that the Crow rate was going to change and feeding cattle was going to improve rather than become a poorer proposition, which it looks like it is going to become now.

Once the Jean-Luc Pepin proposition got changed with the recent, I guess you would call it "lobbying" by the wheat pools and by Quebec, he has completely turned around. He has changed his whole view on this operation and is pulling back drastically. He is laying off people and discontinuing his investment—all of which is hurting our town. That is the kind of thing that is happening in our town. That is why we are here.

The Chairman: Mr. Gamble.

Mr. H. Gamble: I would like to address the question which was asked a few minutes ago about the production of livestock. I agree that we will still be producers of livestock, but it will be like many other things which have happened in western Canada, our raw material which is at cap gets shipped down east to be fed and processed. If that inequity in the freight rate were not allowed to continue, it would be more profitable to feed that calf in Alberta, process it here and finish the product. We produce grain; we produce cattle or calves for market. But we want to finish some of that product in Alberta, in western Canada.

• 1950

M. Ostiguy: Je voudrais faire un bref commentaire, *just a little comment*. Je me dois de souligner que vous produisez le meilleur boeuf au monde!

The Chairman: That was a brief comment. Mr. Towers, please.

Mr. Towers: Thank you, Mr. Chairman. First of all, I would like to welcome my constituents to this hearing; it is very very important . . .

The Chairman: Another commercial.

Mr. Towers: First of all, Mr. Chairman, I do hope you will appreciate their presence here tonight, as will all the members of the committee. Unfortunately, I think this debate has been more or less accepted as a fight between grain growers and beef producers or red meat producers in western Canada. Actually such is not the case, because yesterday I think the process started with the appearance of the Western Barley Growers Association, with which many of you are very well acquainted, as they come from Olds, Didsbury, and the Cremona area. Nevertheless, they started a bridging procedure yesterday between the grain producers and the beef producers that I think is of fundamental importance to our western Canadian economy.

Mr. Hammer is one of the largest barley producers in our area. Therefore, when we can bring both bodies together and agree on a consensus, I think it is of fundamental importance

[Traduction]

effectuant des immobilisations, d'importantes immobilisations, qui aident le pays, en engageant plus de personnel—tout cela en se fondant sur l'hypothèse que le tarif du Nid-de-Corbeau allait être changé et que l'industrie de l'élevage du bétail allait s'améliorer plutôt que de se détériorer, comme cela semble probablement être le cas maintenant.

Dès la modification de la proposition de Jean-Luc Pepin, à la suite de ce qu'on pourrait appeler les pressions des fédérations du blé et du Québec, il a complètement changé d'orientation. Il a changé d'attitude à l'égard de son entreprise et il effectue une retraite draconienne. Il met des employés à pied et met fin à ses immobilisations—ce qui fait du tort à notre ville. Voilà ce qui se produit dans notre ville. C'est la raison même de notre présence aujourd'hui.

Le président: Monsieur Gamble.

M. H. Gamble: J'aimerais répondre à la question posée il y a quelques minutes au sujet de la production de bétail. Je reconnais que nous serons toujours des producteurs de bétail, mais ce sera d'une façon qui s'apparentera à bien d'autres domaines où l'ouest du Canada a eu à subir des changements: notre matière première doit être acheminée vers l'est pour y être élevée et traitée. S'il était mis fin à cette injustice du fret, il serait plus rentable de nourrir ce veau en Alberta, de le transformer ici et de finir le produit. Nous produisons des céréales; nous produisons du bétail ou des veaux pour les vendre, mais nous voulons finir certains de ces produits en Alberta, dans l'ouest du pays.

Mr. Ostiguy: I would like to make a brief comment, *seulement un bref commentaire*, I must say that you produce the best beef in the world!

Le président: C'était un bref commentaire. La parole est à vous, monsieur Towers.

M. Towers: Je vous remercie, monsieur le président. En premier lieu, j'aimerais souhaiter la bienvenue à mes électeurs; c'est très, très important . . .

Le président: Encore de la publicité!

M. Towers: En premier lieu, monsieur le président, j'espère que vous remarquerez leur présence ici, ce soir, comme tous les autres membres du Comité. Malheureusement, je pense que tous reconnaissent plus ou moins en ce débat un conflit entre les producteurs de céréales et les producteurs de boeuf ou de viande rouge dans l'Ouest du Canada. En fait, ce n'est pas le cas parce que hier, je pense, l'affaire a commencé avec le témoignage des représentants de la *Western Barley Growers Association*, que bon nombre d'entre vous connaissez, puisqu'ils viennent d'Olds, de Didsbury et de la région de Cremona. Néanmoins, hier, ils ont commencé à établir la communication entre les producteurs de céréales et les producteurs de boeuf, ce qui, à mon avis, est d'une importance fondamentale pour l'économie de l'ouest canadien.

M. Hammer est l'un des plus gros producteurs d'orge de notre région. Par conséquent, lorsque nous arrivons à rapprocher les deux organismes et à les mettre d'accord, je pense que

[Text]

and should be recognized by the members of the committee. Certainly one of the main reasons that I appreciate you coming and making the case is because you are bringing in both groups together.

My first question would be: Is there very much dissension between the two groups in your area? Because there are large numbers of cattle produced in the Olds area, as well as, I think, possibly one of the highest producing barley areas in Alberta.

The Chairman: Mr. Hammer.

Mr. Hammer: Yes, I would like to answer that question. As a farmer, I meet and talk with other farmers in our area, and I have not run across one farmer I know in the last two or three months who would want to see the money go to the railroads. They all are in favour of some formula being worked out to see that the farmer gets the money. I have friends who are grain farmers, feedlot owners, hog people, right from one end to the other. There is not one of those people who wants to see the money go to the railroad.

The Chairman: Thank you, Mr. Hammer. Mr. Towers.

Mr. Towers: Further to that, and for the information of our witnesses, some of the witnesses have had a fear that if the payment is made directly to the railroad, there is really no way that there can be any guarantee of performance by the railroads. Is this a problem in the Olds area with the people you speak to?

Mr. Hammer: From my knowledge, it is not. The people I talk to feel that if the money goes to the railroads, the railroads will do their best to move the grain wherever it is going to go. But they just do not want to see the grain going out of Alberta to be processed out of Alberta. They want to see a healthy livestock industry remain. The farmers I talk to do not ask for more than what we have right now; they are happy with what we have. We do not necessarily have to expand it; we just want to keep what we have. That is the feeling I get from anybody I talk to.

The Chairman: Mrs. Thompson, I think, wants to make a comment.

Mrs. Rita Thompson (Board of Directors, Olds and District Chamber of Commerce): I just want to add that we also attended a meeting in Acme, Gordon, where there were 125 both feed growers and livestock people there. They passed unanimously the resolution for freedom of choice. We did not handle that meeting. I do not know if you got anything from that meeting, but there were 125—and I would say they were well reflected . . . And that is not our constituency. That is not our constituency or our riding, Gordon, but there were 125 there that night; we counted them. They passed that unanimously; there was only one opposing out of the 125.

[Translation]

c'est très important et que les membres du Comité devraient reconnaître ce fait. Chose certaine, l'une des principales raisons pour lesquelles je suis content de vous voir ici en tant que représentant, c'est parce que vous réussissez à rapprocher les deux groupes.

Voici ma première question: Dans votre région, y a-t-il beaucoup de dissension entre les deux groupes? Parce que la région d'Olds compte un grand nombre de producteurs de boeufs tout comme, je pense, le plus grand nombre de producteurs d'orge en Alberta.

Le président: Monsieur Hammer.

M. Hammer: Oui, j'aimerais répondre à cette question. En tant que fermier, je rencontre d'autres fermiers de notre région et je parle avec eux. Depuis deux ou trois mois, je n'en ai pas rencontré un qui aimerait voir l'argent aller aux sociétés ferroviaires. Ils sont tous en faveur d'une formule selon laquelle les fermiers recevraient l'argent. J'ai des amis qui sont producteurs de céréales, propriétaires de parcs d'engraissement et de fermes porcines, ils représentent toute la gamme des spécialités. Il n'y en a pas un seul qui aimerait voir l'argent aller aux sociétés ferroviaires.

Le président: Je vous remercie, monsieur Hammer. Monsieur Towers.

M. Towers: Pour faire suite à cela et informer nos témoins, certains des témoins ont craint que si le paiement est versé directement aux sociétés ferroviaires, il n'y a vraiment aucune garantie qu'elles exécuteront leur partie du contrat. Est-ce un problème dans la région d'Olds, avec les gens avec qui vous discutez?

M. Hammer: Pour autant que je sache, non. Les gens avec qui je discute pensent que si l'argent est versé aux sociétés ferroviaires, celles-ci feront leur possible pour envoyer les céréales là où elles veulent. Mais ils ne veulent pas voir les céréales sortir de l'Alberta pour être transformées à l'extérieur de l'Alberta. Ils désirent conserver dans la province une production animale saine. Les fermiers avec qui je parle ne demandent pas plus que ce qu'ils ont maintenant; ils sont satisfaits de ce qu'ils ont. Nous ne voulons pas nécessairement avoir plus, nous voulons simplement conserver ce que nous avons. C'est l'impression que me donnent les gens avec qui je parle.

Le président: M^{me} Thompson, je pense, aimerait faire un commentaire.

Mme Rita Thompson (conseil d'administration, Chambre de commerce d'Olds et du district): J'aimerais seulement ajouter, Gordon, que nous avons également assisté à une assemblée à Acme où il y avait 125 producteurs d'aliments pour animaux et de propriétaires de bestiaux. Ils ont adopté à l'unanimité la résolution relative à la liberté de choix. Nous n'avons pas manipulé cette assemblée. Je ne sais pas si vous avez entendu parler de cette assemblée, mais il y avait 125—et je dirais qu'ils représentaient bien . . . Et ce n'était pas notre circonscription, ce n'était pas notre circonscription électorale, Gordon, mais il y en avait 125, ce soir-là; nous les avons comptés. Ils ont adopté cette résolution à l'unanimité; sur 125, un seul était contre.

[Texte]

The Chairman: Mr. Towers.

Mr. Towers: Thank you, Mr. Chairman. After having afforded me the privilege of introducing our witnesses and my constituents to you, I will not take up any further time, and will let other questioners have an opportunity of communicating with my friends.

The Chairman: Thank you, Mr. Towers. Mr. Althouse.

Mr. Althouse: Thank you, Mr. Chairman. I would like to ask a couple of questions of the representatives from the Olds district. Mr. Hammer, I believe it is, just said in response to a previous question—I think this is what was said, anyway—that the farmers and townspeople of Olds are not necessarily wanting to expand their livestock industry, but they do at least want to have it hold its own. Where do you see the threat coming from? What area or what part of the country is going to be taking away, if you like, the livestock industry in the Olds district? Where is the threat from in this legislation?

Mr. Hammer: Technically I cannot answer that, but the feeling the people in Olds have is that if the legislation passes in its current form and the railroad gets the money, it will give a distinct advantage to the feeders in Ontario and Quebec. I am not here to argue the dollars and cents of it, because I do not have those. That is just the very strong feeling that all of the farmers in our area have—and all the business people too.

The Chairman: Mr. Hammer, you said you were not here to argue the figures. Is it fair to say that you are here presenting the views of the people you represent?

Mr. Hammer: Yes.

Mr. Althouse: Does there seem to be any reason for that feeling? There must be some previous sense of hurt or some previous understanding that they have been robbed or harmed in some way by other government policies or similar kinds of changes that have been introduced.

• 2000

Is there nothing more than just a sense of unease behind this? Does anyone give any reasons or cite any examples or suggest any culprits in the picture? There must be something more than just a sense of unease. Surely there have been some reasons identified amongst the community.

Mr. Hammer: I think one of the things that makes the people uneasy in our area is the freight assistance in its present form. I know very little about it—I must admit that—but that is one of the things I think a lot of our farmers feel in the back of their minds. If the payment does go to the railroad, then that one problem must be addressed and addressed very soon, or else it is the strong feeling of our area people and businesses that we will be at a distinct disadvantage and that our raw material, or the barley, will move out of the province.

The Chairman: Thank you, Mr. Althouse. Mr. Hargrave.

[Traduction]

Le président: Monsieur Towers.

M. Towers: Je vous remercie, monsieur le président. Après avoir obtenu le privilège de vous présenter nos témoins et mes électeurs, je ne prendrai pas plus de temps et je laisse à d'autres l'occasion de communiquer avec mes amis.

Le président: Je vous remercie, monsieur Towers. Monsieur Althouse.

M. Althouse: Merci, monsieur le président. J'aimerais poser quelques questions aux représentants du district d'Olds. M. Hammer, je crois que c'est lui, a répondu—je pense que c'est bien ce qu'il a dit, de toute façon—que les fermiers et les habitants d'Olds ne veulent pas nécessairement augmenter leur production animale, mais ils désirent au moins la garder telle quelle. De quel endroit voyez-vous venir la menace? Quelle région ou quelle partie du pays s'emparera, si vous voulez, de la production animale du district d'Olds? Où se trouve la menace dans cette loi?

M. Hammer: Je ne peux pas répondre à cette question de façon précise, mais les gens d'Olds ont l'impression que si la loi est adoptée dans sa forme actuelle et si les sociétés ferroviaires reçoivent l'argent, les producteurs de l'Ontario et du Québec auront un avantage certain. Je ne suis ici pour discuter des chiffres, parce que je ne les ai pas. Tout simplement, c'est l'impression très forte que tous les fermiers de notre région ont—et tous les hommes d'affaires également.

Le président: Monsieur Hammer, vous avez déclaré que vous n'êtes pas ici pour discuter des chiffres. Est-ce juste de dire que vous êtes ici pour présenter l'opinion des gens que vous représentez?

M. Hammer: Oui.

M. Althouse: Est-ce que cette impression peut s'expliquer? Ils doivent sentir qu'ils ont déjà été lésés ou savoir qu'ils ont déjà été volés ou touchés d'une certaine façon par d'autres directives du gouvernement ou des changements semblables qui ont déjà été effectués.

N'y a-t-il rien de plus que de l'inquiétude derrière tout ça? N'y a-t-il personne pour fournir des motifs, citer des exemples ou suggérer des coupables? Il doit y avoir plus que de la simple inquiétude. Des membres de la collectivité ont certainement déterminé des motifs.

M. Hammer: L'une des choses qui inquiètent les gens de notre région est l'aide au transport des marchandises dans sa forme actuelle. Mes connaissances sont très limitées dans ce domaine, je dois l'admettre, mais je crois qu'il s'agit de l'une des choses qui préoccupent beaucoup de nos fermiers. Si le paiement est fait aux chemins de fer, alors ce problème doit être réglé, et très rapidement, car les gens de notre région et les entreprises sont convaincus que nous serons placés dans une situation très désavantageuse et que notre matière première, l'orge, ne sera plus cultivée dans la province.

Le président: Merci, monsieur Althouse. Monsieur Hargrave.

[Text]

Mr. Hargrave: Thank you, Mr. Chairman. Mr. Chairman, I would like to say to the witnesses that any time, more or less, either a small town or a rural town, through their Chamber of Commerce, picks up a serious agricultural issue—and certainly this subject of the Crow qualifies for that category—I am immediately attracted to that Chamber of Commerce because I think the Chamber is sometimes labelled as a group that cannot get very interested in rural matters. I am delighted that we have a Chamber that has taken the trouble to come here tonight and talk about this very serious and at times very emotional issue, and I commend you for your efforts.

In the Olds Chamber of Commerce I notice you call yourself Olds and District so I can only assume that you must have a fair number of your members who are active farmers. Is that essentially correct, and could you enlarge on that a little?

The Chairman: Mr. Gamble.

Mr. H. Gamble: Yes. We have a good following in the farm community. Of course, the Chamber of Commerce is essentially a business organization, but in Olds we consider agriculture to be a business.

Mr. Hargrave: Could you give us just a rough percentage of the make-up of those who are more or less genuinely involved in agriculture, who may be still living on their farms and are still members of your chamber? About what percentage would there be?

Mr. H. Gamble: Probably about 25%. One of the things I might mention about Olds is that, as many of you probably know, our claim to fame is the Olds College, which is involved in all areas of agriculture but very heavily involved in the livestock end of agriculture. The Olds College is, of course, very involved with the Chamber of Commerce as well. But if we are going to have an active Olds College we want to have an active livestock industry in Alberta that sends their children and students to the Olds College as well.

Mr. Hargrave: In your chamber meetings have you had the occasional speaker or at least a discussion on this issue at all, especially, shall we say, since it became such a current public debate and parliamentary debate? Have you had discussions in your own chamber on it?

Mr. H. Gamble: It has been discussed at pretty well every meeting in the past several months. We have addressed agricultural questions at other times too. In fact, Eugene Whelan was at one of our Chamber of Commerce meetings a while back, probably about a year ago.

Mr. Hargrave: All right.

Mr. Chairman, I do not think I have anything further to add at this time, but I did think it was worth while commending any group with Chamber of Commerce background for becoming involved in this issue.

The Chairman: Thank you very much, Mr. Hargrave.

[Translation]

M. Hargrave: Merci, monsieur le président. Monsieur le président, j'aimerais dire aux témoins qu'à peu près chaque fois qu'une petite ville ou une ville rurale, souligne, par l'entremise de sa chambre de commerce, un important problème agricole—et la question du Nid-de-Corbeau fait certainement partie de cette catégorie—mon attention est immédiatement attirée par cette chambre de commerce parce que je pense que la chambre de commerce est parfois identifiée comme un groupe qui ne peut s'intéresser beaucoup aux questions agricoles. Je suis très heureux qu'une chambre de commerce ait pris la peine de venir ici ce soir pour parler de cette question très importante, qui soulève parfois les passions, et je vous félicite de vos efforts.

Dans la chambre de commerce de Olds, je remarque que vous vous appelez Olds et District et je ne puis que conclure qu'une bonne partie de vos membres doivent être des fermiers en activité. Dans l'ensemble, est-ce exact et pourriez-vous en parler davantage?

Le président: Monsieur Gamble.

M. Gamble: Oui, bon nombre de nos membres sont des fermiers. Evidemment, la chambre de commerce est essentiellement un organisme commercial, mais à Olds nous pensons que l'agriculture est un commerce.

M. Hargrave: Pourriez-vous nous dire à peu près quel pourcentage de vos membres représentent ceux qui s'intéressent plus ou moins à l'agriculture, qui vivent peut-être encore sur leur ferme et sont encore membres de votre chambre de commerce? Quel pourcentage à peu près?

M. H. Gamble: Probablement environ 25 p. 100. L'une des choses que je pourrais mentionner au sujet de Olds, c'est que, comme beaucoup d'entre vous le savez probablement, nous sommes connus pour notre institution, le Olds College, qui se mêle de tous les domaines agricoles mais s'intéresse beaucoup à l'aspect bétail. Le Olds College s'intéresse également beaucoup à la Chambre de commerce. Si le Olds College doit demeurer actif, il nous faut une industrie du bétail active en Alberta qui envoie ses enfants et étudiants aussi au Olds College.

M. Hargrave: Au cours des réunions de la chambre de commerce, avez-vous invité à l'occasion un conférencier ou du moins discuté de ce problème, surtout disons depuis qu'il est devenu une question d'affaires publiques et qu'il a été débattu au Parlement? Est-ce que vous en avez discuté à la chambre de commerce?

M. H. Gamble: Nous en avons discuté à peu près à chaque réunion tenue au cours des derniers mois. Nous avons abordé des questions agricoles à d'autres occasions aussi. Dans les faits, Eugene Whelan a assisté à l'une de nos réunions il y a probablement un an.

M. Hargrave: Très bien.

Monsieur le président, je n'ai rien à ajouter pour l'instant, mais je pensais vraiment que ça valait la peine de féliciter tout groupe représentant une chambre de commerce de s'être intéressé à cette question.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Hargrave.

[Texte]

That completes the questions to the Chamber of Commerce. Therefore I would like to thank you, Mr. Gamble, and your associates, for coming and giving us the views of your chamber and the people associated with your chamber in Olds. Thank you very much.

Mr. H. Gamble: Thank you.

The Chairman: Now we have seven individuals who have registered to make presentations to the committee. I would ask the seven to come to the witness table, and I would ask you to come in this order so I will be able to identify you, if you would: Karen Chase, George Danychuck, Arthur Macklin—Vernon R. Johnston is not here... Bruce Walker, Frank Stevenson and Jim Miller.

Mr. Miller, were you the gentleman who asked if your family could join you?

Mr. Jim Miller (Individual Presentation): Yes, I was.

The Chairman: Bring them along.

The way I propose to do this, if the committee agrees, is to hear the presentation from each of our witnesses, and then I will simply take a list of the members who wish to question and do it in sort of a round-robin fashion, giving each member a question and then moving on to the next one, and then we will come back if necessary.

Some hon. Members: Agreed.

The Chairman: So we will start with Karen Chase.

Mrs. Karen Chase (Individual Presentation): I would introduce myself, gentlemen, by explaining that my husband and I operate Willow Fern Farms, a medium-sized feedstock operation located just outside the City of Calgary. Willow Fern Farms was established in 1973. Unfortunately, our land base is inadequate to be either self-sufficient in terms of feeding our stock during the winter or providing enough pasture throughout the summer. We must therefore rely on renting approximately two sections of pasture from May through November and, additionally, share-cropping, the results of which usually provide us with enough hay and straw to meet our winter requirements. Of specific interest to this committee is that our farm is totally dependent upon access to a domestic feed grain market that is both reliable and economical to finish or complete our product.

• 2010

I would also explain that it came to my attention during the dinner break that, in fairness, we should not read the entirety of our brief as we submitted it to Ottawa some time ago. Therefore, I hope I have cut mine down sufficiently so as not to take too much of your time.

Bill C-155, gentlemen, as presented to the House of Commons on May 12, 1983, is, at least to most of us involved in agriculture in western Canada, an anachronism and, as such, is the most inopportune, constrictive, ill-disposed and disruptive piece of legislation to emanate from Ottawa, certainly in the lifespan of most of us here today.

[Traduction]

Voilà qui complète les questions se rapportant à la chambre de commerce. J'aimerais donc vous remercier, monsieur Gamble, ainsi que vos associés, d'être venus nous présenter le point de vue de votre chambre de commerce et des personnes associées à celle-ci à Olds. Merci beaucoup.

M. H. Gamble: Merci.

Le président: Sept personnes ont inscrit leur nom afin de soumettre leur point de vue au Comité. Je les invite à s'approcher de la table réservée aux témoins et je leur demanderais de se placer dans l'ordre afin que je puisse les identifier. Si vous voulez bien vous avancer: Karen Chase, George Danychuck, Arthur Macklin, Vernon R. Johnston n'est pas là, Bruce Walker, Frank Stevenson et Jim Miller.

Monsieur Miller, est-ce que c'est vous qui avez demandé si votre famille pouvait se joindre à vous?

M. Jim Miller (mémoire personnel): Oui.

Le président: Qu'ils viennent.

Voici comment je propose que nous procédions, si le Comité est d'accord. Après avoir entendu chaque témoin, je ferai la liste des membres qui désirent poser des questions. Chaque membre posera une question, et quand tous se seront exprimés, nous reviendrons au premier, si c'est nécessaire, en effectuant un genre de rotation.

Des voix: D'accord.

Le président: Bon, nous commencerons par Karen Chase.

Mme Karen Chase (mémoire personnel): Permettez-moi de me présenter messieurs. Mon mari et moi exploitons Willow Fern Farms, ferme de taille moyenne pour l'élevage du bétail, située juste à la sortie de la ville de Calgary. Willow Fern Farms a été fondée en 1973. Malheureusement, nos terres ne nous assurent pas l'autosuffisance en matière de nourriture pour nos animaux au cours de l'hiver et ne fournissent pas assez de pâturage pendant l'été. Il nous faut donc louer environ deux parties de pâturage de mai à novembre et, en plus, partager les récoltes, ce qui nous rapporte assez de foin et de paille pour satisfaire à nos besoins hivernaux. L'intérêt que nous manifestons envers le présent comité tient à ce que pour finir ou compléter notre produit notre ferme dépend entièrement de l'accès à un marché de céréales fourragères intérieur qui soit à la fois sûr et économique.

En outre, je me suis aperçu au cours du souper qu'en toute justice, nous ne devrions pas lire notre mémoire en entier, comme nous l'avons soumis à Ottawa il y a quelque temps. Par conséquent, j'espère avoir biffé suffisamment de passages pour ne pas vous retenir trop longtemps.

Le projet de loi C-155, messieurs, dans sa forme présentée à la Chambre des communes le 12 mai 1983, constitue, au moins pour la plupart d'entre nous qui pratiquons l'agriculture dans l'Ouest du Canada, un anachronisme. Ainsi, il est le texte de loi le plus inopportun, limitatif, malintentionné et perturbateur qu'ait publié Ottawa, certainement dans la vie de la plupart des personnes présentes ici aujourd'hui.

[Text]

Bill C-155 is inopportune and untimely because the withdrawal of the statutory freight rate protection will, without question, cause many producers and service-related industries to cease production. Clearly, this committee must be disabused of the notion that producers in western Canada, be they involved in the production of grain, cattle, or a combination of both, can afford or survive Bill C-155.

Bill C-155 is shockingly constrictive, in that the pay-the-railway concept is neither resource- nor market-neutral, and therefore it clearly perpetuates the distortions which have developed and exist between the grain and livestock producing sectors and the secondary industries of our western economy.

To my mind, gentlemen, the most irreversible and callous aspect of Bill C-155 is the perpetuation of a farming system in which producers, in order to participate in a subsidy program, will be confined to the production of certain crops, year after year after year. Some 80% of the total land area being farmed in this country is in western Canada. The agri-food strategy for Canada states that inadequate and improper soil and water management, caused by the widespread practice of summer fallowing, has resulted in increased salinization which affects nearly 10% of the cultivated land on the Prairies. Gentlemen, that amount is growing steadily.

In addition, due to oxidation, organic soils deteriorate when they are cultivated. Moreover, the loss of up to 50% of the organic matter in many prairie soils has caused a reduction in productivity, and a much greater susceptibility to wind erosion.

Improved management, such as conscientious crop rotation, may slow the process, but the lifespan of these unique production areas may be less than 50 years.

Can anyone argue successfully, therefore, that anything less than an aggressive emphasis on resource conservation is insane when the reality of resource depletion exists? Please, gentlemen, let there be no misunderstanding: if improved management will only slow the process, then Bill C-155 will accelerate the loss of productivity, and no one can ignore the menacing consequences.

It must be remembered also that because Bill C-155 encourages the export of raw products, all Canadians will be subject to increased consumer prices for food products using grain, such as bread, and livestock products such as meat, butter, cheese, milk and eggs.

The Ministry of Transport is certainly ill-disposed toward the beef producing, marketing and processing sectors of Alberta agriculture, which, gentlemen, provides a multiplying factor of 4 to 1, thereby outperforming all other sectors in our western economy.

[Translation]

Le projet de loi C-155 est inopportun et vient à un mauvais moment puisque le retrait de la protection conférée par la loi en regard des taux de transport de marchandises obligera sans aucun doute de nombreux producteurs et de nombreuses industries tertiaires à cesser leurs activités. De toute évidence, il faut détromper le Comité, qui croit que les producteurs de l'Ouest du Canada, qu'ils s'occupent de culture de céréales ou d'élevage de bétail, ou d'une combinaison des deux, ont les moyens de faire face aux conséquences du projet de loi C-155 ou peuvent y survivre.

Le projet de loi C-155 est odieusement limitatif, en ce sens que le principe des subventions versées aux compagnies ferroviaires n'est neutre ni sur le plan des ressources, ni sur celui du marché. Par conséquent, il perpétue manifestement les déformations qui existent entre les secteurs de la culture des céréales et de l'élevage de bétail et les industries secondaires de l'économie de notre région.

A mon avis, messieurs, le projet de loi C-155 est d'autant plus irréversible et dur qu'il perpétue un système d'agriculture dans lequel les producteurs, pour être admissibles à des subventions, sont contraints de ne cultiver que certaines cultures, année après année. Environ 80 p. 100 de la totalité des terres cultivées du pays sont situées dans l'Ouest. Selon la stratégie agroalimentaire du Canada, une gestion du sol et de l'eau inadéquate imputable à la pratique très répandue des travaux de jachères d'été, a accru le taux de sel dans près de 10 p. 100 des terres cultivées des Prairies. Messieurs, ce pourcentage augmenta régulièrement.

En outre, en raison de l'oxydation, les sols organiques se détériorent quand ils sont cultivés. Par ailleurs, depuis que de nombreuses terres des Prairies ont perdu jusqu'à 50 p. 100 de leurs substances organiques, la productivité a chuté et les terres sont beaucoup plus sensibles à l'érosion éolienne.

Une meilleure gestion, comme la rotation consciencieuse des récoltes, peut ralentir l'évolution, mais la durée de vie de ces terres productives uniques peut être de moins de 50 ans.

Peut-on soutenir avec raison que seules des mesures radicales visant la conservation des ressources sont susceptibles de changer le cours des choses face à la réalité de la diminution des ressources? Messieurs, qu'il n'y ait pas de malentendus entre nous: si une meilleure gestion ralentira tout au plus l'évolution, alors le projet de loi C-155 accélérera la perte de productivité et personne ne peut se cacher les conséquences menaçantes de cette tendance.

Il ne faut pas oublier également que le projet de loi C-155 encourageant l'exportation de produits bruts, tous les Canadiens devront payer plus cher les produits alimentaires à base de céréales, comme le pain, et les produits dérivés du bétail comme la viande, le beurre, le fromage, le lait et les oeufs.

Le ministère des Transports ne voit pas d'un bon oeil les secteurs agricoles de l'Alberta de la production, de la commercialisation, et du conditionnement du boeuf qui, messieurs, donnent un facteur multiplicateur de 4 contre 1. Leur rendement dépasse donc celui de tous les autres secteurs de l'économie de notre région.

[Texte]

Mr. Pepin acknowledged that cattlemen and the livestock industries would be hurt by Bill C-155. He further recognized that we would not be pleased because of the increase in the cost of feed grains due to the loss of the statutory freight rate. To this end, Mr. Pepin simply tossed the ball to Mr. Whelan in the hope that some improvement could be brought about.

Gentlemen, it seems to me that this is somewhat like the Roman sport of indulging the lions. Yet again, we have indulged in reactive policies rather than the formulation of non-predatory, pro-active policies which, through conscious identification of all of the problems, and through the medium of scrupulous integrity, have the capacity to serve all.

The inhibitory aspects embodied in Bill C-155 will clearly be disruptive to all segments of this industry. It must be remembered that the futures of everyone involved in agriculture are inescapably entwined. Please, gentlemen, do not extenuate the difficulties of western Canadians as we face the removal of millions of dollars through two times and then five times Crow; as we encounter a decrease in livestock production, thereby causing the additional loss of millions of dollars; watch the reduction in long-term investments and subsequent loss of economic activity caused by value-added industries; please do not extenuate, as we painfully observe our friends and neighbours scrambling to replace lost jobs; as we acknowledge the negation of the natural competitive advantage indigenous to the prairies; and, finally, as we clutch the exiguous or slender hope that in fact the railways will improve their service, at least as it affects agriculture in western Canada.

Therefore, gentlemen, viewed in the proper perspective, Bill C-155 forebodes a single-faceted industry in western Canada, unceasingly in need of assistance, and struggling to support, with limited resources, even a small portion of our own population.

Prime Minister Trudeau is quoted as having said that livestock producers lost out in Bill C-155 because they could not deliver the votes he wanted, and because we did not shout loud enough.

An hon. Member: Give us the quote.

Mrs. Chase: That is what he said, sir. Even acknowledging the doctrine of "real politik", one is compelled to ask whether we are not, gentlemen, entitled to better government than this. Surely the Government of Canada's *raison d'être* is to generate policies which, even while procuring an opportunity for certain segments of our population, do not abuse the pursuit by the rest of us of what many believe to be an inalienable right to self-determination. In this case, the Government of Canada must leave intact, inviolate, in total and free from Government intrusion, the right of western producers to choose the type of crop they wish to grow, the magnitude of that crop, the market to which that crop is to be sold, and finally, gentlemen, the type of transportation to be used for delivery of same.

[Traduction]

M. Pepin a reconnu que les éleveurs de bestiaux et les industries de la production animale seraient gravement atteints par le projet de loi C-155. Il a en outre admis que nous ne serions pas heureux de la hausse du prix des céréales fourragères par suite de la suppression du taux de transport de marchandises réglementaire. M. Pepin a donc simplement renvoyé la balle dans le camp de M. Whelan dans l'espoir que des améliorations quelconques pourraient être apportées.

Messieurs, à mon avis, cette situation a un précédent dans l'histoire: celle de la fosse aux lions des Romains. Je le répète, nous avons élaboré des politiques de réaction plutôt que des politiques dynamiques dénonçant le pillage des ressources, qui, par l'identification consciente des problèmes et par l'application d'une intégrité scrupuleuse, répondent aux besoins de tous.

Les aspects prohibitifs du projet de loi C-155 frapperont manifestement tous les secteurs de l'industrie. Il importe de se rappeler que tous les travailleurs de l'agriculture partageront le même sort. S'il vous plaît, messieurs, ne sous-estimez pas les difficultés des Canadiens de l'Ouest au moment où ils font face à la suppression de millions de dollars s'il leur faut payer deux fois et même cinq fois le taux du Nid-de-Corbeau; au moment où ils connaissent une baisse de production animale, qui leur fait perdre des millions de dollars supplémentaires; au moment où ils voient les investissements à long terme diminuer et l'activité économique baisser par conséquent, à cause de l'implantation d'industries assujetties à la valeur ajoutée; au moment où ils observent avec douleur leurs amis et voisins faire des efforts désespérés pour se trouver un autre emploi; au moment où ils reconnaissent la négation de l'avantage concurrentiel naturel propre aux Prairies; et finalement, au moment où ils se raccrochent au faible espoir qu'en réalité, les compagnies ferroviaires améliorent leurs services, au moins les services reliés à l'agriculture dans l'Ouest du Canada.

Donc, messieurs, vu sous le bon angle, le projet de loi C-155 met en place une industrie unidimensionnelle dans l'Ouest du Canada, ayant constamment besoin d'être supportée et luttant pour subvenir aux besoins, avec des ressources limitées, de seulement une fraction restreinte de notre propre population.

Le Premier ministre Trudeau aurait dit que les éleveurs de bétail ont été les perdants du projet de loi C-155 parce qu'ils ne pouvaient voter dans le sens qu'il voulait et parce qu'ils n'avaient pas crié assez fort.

Une voix: Donnez-nous une citation exacte.

Mme Chase: C'est exactement ce qu'il a dit, monsieur. Même si l'on admet la doctrine de la «politique réelle», il faut se demander si nous n'avons pas le droit d'avoir un meilleur gouvernement que celui qui nous dirige. Certainement, la «raison d'être» du gouvernement du Canada est de formuler des politiques qui, tout en donnant des possibilités à certaines fractions de la population, ne font pas obstacle à la poursuite par les autres parties de ce que bon nombre de personnes croient être un droit inaliénable à l'auto-détermination. Dans la présente affaire, le gouvernement du Canada doit préserver de toute intrusion de sa part le droit des producteurs de l'Ouest à choisir le type de récolte qu'ils souhaitent cultiver, la superficie qu'ils veulent cultiver, le marché dans lequel la récolte sera

[Text]

It would appear, therefore, at least within the present time frame, that the needs of all Canadians will be met only if this Standing Committee on Transportation has the stamina and the courage to overlook imagined regional concerns and view the posture of certain groups as self-indulgent, self-perpetuating and unthinking of the industry as a whole, and only if this committee will provide an amendment to Bill C-155 that is at once both market- and resource-neutral.

Amending Bill C-155 to provide an opportunity for producers to choose whether they will receive a prorated portion of the Crow benefit in cash, or whether their payment will be made directly to the railways is the essence of not only acceptance by western producers, but also the redemption, gentlemen, of our western way of life and our Prairie economy.

I thank you, gentlemen, for the opportunity to appear before you today. The pressures on your deliberations are understood and the Solomonistic requirements are unenvied.

Mr. Flis: On a point of order, Mr. Chairman.

The Chairman: Mr. Flis, on a point of order.

Mr. Flis: I would draw to the attention of the witnesses that there are not only gentlemen on this committee.

Mrs. Chase: Well, I beg your pardon.

Mr. Flis: We have members of both sexes here.

Mrs. Chase: I am sorry.

Mr. Benjamin: On another point of order, Mr. Chairman.

The Chairman: Mr. Hargrave had a signal to me first. Mr. Hargrave.

Mr. Hargrave: Are you recognizing me to speak?

The Chairman: For questions?

Mr. Hargrave: Yes.

The Chairman: No, we are going to go across the witnesses first and then do the questioning.

Mr. Hargrave: You are going to hear all of them first.

The Chairman: Yes, and then have the questioning.

Mr. Hargrave: When the appropriate time comes, Mr. Chairman, I would like to be the first one to question Mrs. Chase.

The Chairman: You are at the head of my list, sir.

Mr. Hargrave: Thank you.

The Chairman: What is your point of order, Mr. Benjamin?

[Translation]

vendue et, finalement, messieurs, le mode de transport pour la livrer.

Ainsi, il semblerait, au moins dans la période en cause, que les besoins de tous les Canadiens ne seront satisfaits que si le Comité permanent sur le transport d'une part, a le nerf et le courage d'écarter les préoccupations régionales imaginées et de percevoir la position de certains groupes comme étant celle de gens qui ne se refusent rien, entendent préserver leur acquis et ne se soucient pas du bien-être de l'ensemble de l'industrie, et, d'autre part, modifie le projet de loi C-155 de façon à le rendre neutre sur le plan des ressources et du marché.

La modification du projet de loi C-155 en vue de permettre aux producteurs de décider s'ils recevront une partie proportionnelle de la subvention du Nid-de-Corbeau en argent ou si leur paiement sera remis directement aux compagnies ferroviaires assure non seulement l'acceptation du projet de loi par les producteurs de l'Ouest, mais contribue également à sauver, messieurs, notre mode de vie dans l'Ouest et l'économie des Prairies.

Je vous remercie, messieurs, de m'avoir donné l'occasion de me faire entendre aujourd'hui. Soyez assurés que nous comprenons les pressions exercées sur vous au cours des délibérations et que nous n'envions pas les exigences dignes de Salomon qui vous sont imposées.

M. Flis: J'invoque le Règlement, monsieur le président.

Le président: M. Flis fait un rappel au Règlement.

M. Flis: J'aimerais attirer l'attention des témoins sur le fait que le Comité n'est pas composé uniquement d'hommes.

Mme Chase: Je m'excuse.

M. Flis: Les deux sexes sont représentés aujourd'hui.

Mme Chase: Je suis désolée.

M. Benjamin: J'invoque aussi le Règlement, monsieur le président.

Le président: M. Hargrave m'a fait un signe le premier. Monsieur Hargrave.

M. Hargrave: Me donnez-vous la parole?

Le président: Désirez-vous poser des questions?

M. Hargrave: Oui.

Le président: Non, nous entendrons d'abord les témoins, puis la période de questions suivra.

M. Hargrave: Vous comptez les entendre tous d'abord?

Le président: Oui, puis la période de questions suivra.

M. Hargrave: Lorsqu'il sera temps, monsieur le président, j'aimerais être le premier à interroger M^{me} Chase.

Le président: Votre nom figure en tête de ma liste, monsieur.

M. Hargrave: Merci.

Le président: Quelle objection soulevez-vous, monsieur Benjamin?

[Texte]

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, I want all of us members of the committee who are self-indulgent, selfish and narrow to realize that we have been put in our places.

• 2020

The Chairman: Mr. Benjamin, I do not really think that is a point of order. I think we have heard worse than that in the last two days, and I suspect we will hear worse in the next two weeks.

With that, I will ask Mr. George Dannychuck to make his presentation.

Mr. George Dannychuck (Individual Presentation): Good evening everyone, and a special welcome to all the members of the committee from the east, and I suppose some of their help. Welcome to the west.

My name is George Dannychuck and I have a mixed farm near Maidstone, Saskatchewan. I am an import here today, if you have noticed.

The Chairman: We are all Canadians, sir.

Mr. Dannychuck: That is right. My farm is cattle and grain mixed, and the income is usually two-thirds cattle, one-third grain.

I come before you first as a farmer, second as a taxpayer and third, as a Canadian. Every farm organization has a different view of what to do to the Crow. They have so many so-called solutions, they have muddled the waters and the thinking of farmers and politicians alike. Everyone has lost sight of what this will do to the farmer, the taxpayers and Canadian unity.

When you make a deal in perpetuity, that is exactly what it means. I do not want to get into an argument about the benefits of the Canadian Pacific Railway as related to the Crow, but the original Railway Act gave the CPR land, etc. in perpetuity also. How they would bawl if there was a bill in Parliament today to change this and give it back to the people. I do not think Parliament would have the gumption to pass something like that. They would be tramping on too many big toes.

I could talk about the new mode of advertising. You hear it every day now. We never heard it five years ago. These are all quotes: "CN and you", "CP working together", "Helping Canada move forward, that's CP Rail". They probably spent more on advertisements in the last five years than they did in the 50 before, and they really ask the reason why.

Railroad grain traffic today accounts for approximately 20% tonne miles. By 1990 this is expected to be 10%. The railroads made money hauling grain right up to the early 1960s. If this is so, why did they not upgrade their lines and equipment then? Giving the railways more money will not guarantee we

[Traduction]

M. Benjamin: Monsieur le président, j'aimerais que tous les membres du Comité qui sont sybarites, égoïstes et étroits d'esprit, se rendent compte qu'ils ont été remis à leur place.

Le président: Monsieur Benjamin, je ne pense pas qu'il s'agisse là d'un rappel au Règlement. Je crois que nous avons entendu pire que cela au cours des deux dernières journées et j'ai bien peur que nous entendions encore pire au cours des deux prochaines semaines.

Je demande maintenant à M. George Dannychuck de faire sa présentation.

M. George Dannychuck (présentation individuelle): Bonsoir mesdames et messieurs. Je tiens tout particulièrement à souhaiter la bienvenue à tous les membres du Comité qui viennent de l'Est, ainsi qu'à qui les accompagnent. Bienvenue dans l'Ouest.

Je m'appelle George Dannychuck et je fais de la culture mixte dans ma ferme près de Maidstone en Saskatchewan. Au cas où vous ne l'auriez pas remarqué, je suis une sorte d'immigré ici.

Le président: Nous sommes tous canadiens.

M. Dannychuck: C'est exact. Ma ferme se compose de bétail et de grains et les revenus proviennent pour les deux tiers du bétail et pour un tiers des grains.

Je me présente devant vous tout d'abord en tant qu'agriculteur, ensuite à titre de contribuable et troisièmement en tant que Canadien. Chaque organisation agricole a des points de vue différents sur le Nid-de-Corbeau. Elles ont toutes des solutions à proposer, en fait elles ont embrouillé la situation et les opinions des agriculteurs et des politiciens. Tout le monde semble avoir perdu de vue ce que seront les conséquences pour l'agriculteur, le contribuable et notre pays.

Lorsque vous réglez un accord à perpétuité, c'est exactement ce que cela signifie. Je ne tiens pas à lancer un débat sur les avantages des chemins de fer du Canadien Pacifique en ce qui a trait au Nid-de-Corbeau, mais la toute première Loi sur les chemins de fer donnait également à perpétuité des terres à CP. Quelle serait leur réaction si le Parlement envisageait d'apporter des changements et de rendre ces terres à la population. Je ne pense pas que le Parlement aurait l'idée de faire quelque chose du genre. Il lui faudrait pour ce faire bousculer bien trop de grosses huiles.

Je pourrais parler des nouvelles méthodes de publicité. Vous en entendez parler tous les jours maintenant. Ce n'était pas le cas il y a cinq ans. Je ne citerai comme exemple que le slogan suivant «Le CN et vous», et j'ajouterai que les chemins de fer ont probablement consacré davantage d'argent à leur publicité au cours des cinq dernières années qu'au cours des 50 années précédentes, et ils se demandent bien pourquoi.

Le trafic des grains par chemin de fer représente aujourd'hui environ 20 p. 100 de tonnes milliaires, et d'ici 1990 ce chiffre devrait tomber à 10 p. 100. Les chemins de fer ont fait de l'argent dans le transport des grains jusqu'au début des années 1960. Alors, pourquoi n'ont-ils pas amélioré leurs voies

[Text]

will get better service. Just look at what is happening in the United States. They have poor service, poor equipment, poor railroads, poor farmers and poor taxpayers.

Let us look at the United States conditions, because that is where they have freedom of choice, or no choice. Most of the changeover to truck hauling has taken place in the last 30 years and the U.S., with approximately 240 million people, just cannot afford to build roads for heavy truck traffic. Roads are so run down and worn out in the U.S. that a study has revealed it would require \$450 billion over a period of 10 years—there is a mistake in my thing here—just to keep them in today's deplorable condition. Nearly half of the U.S. bridges are deathtraps, and I quote:

The chilling reality of the danger on highways nearly everywhere was highlighted just last week with the collapse of a 100-ft. section of a turnpike bridge in Connecticut. Three people died and three others were critically injured in the disaster, when four vehicles plunged 70 feet into the Mianus River.

The cost of building roads is enormous. Consider the price of widening a portion of Highway 16 west of Battleford. It cost \$212,600 per kilometer or \$34,000 per mile. And while I was coming up here today we got a double widening job, or twinning the highway, from just east of Elk Island; 15 kilometers for \$10.5 million, which is a little over \$1 million a mile. That is just for the one side.

As a taxpayer I cannot go along with a sell-out of Dominion Coal lands which when released will be gobbled up by the large energy and power companies headed mainly by CPR.

And now to jump around some more. I quote:

Western Canada's bread basket will be incapable of producing even a kernel of wheat by the year 2010.

That is frightening.

A U.S. scientist predicts this:

Dr. Iben Browning of Vanderbilt, Tex., says dramatic changes in the climate during the next 25 to 30 years will severely shorten Canada's growing season, the result of which will be that it will no longer be possible to grow grain in this country. The internationally known climate futurist said there are three factors already changing the Canadian climate, volcanic dust in the stratosphere, solar activity and a general cooling in the sun, and the position of the world's magnetic field.

See Appendix B.

[Translation]

et leur équipement? Accorder davantage aux chemins de fer ne garantira certainement pas de meilleurs services. Il suffit de voir ce qui se passe aux États-Unis. Les services sont mauvais, il en est de même du matériel, des voies, et les agriculteurs tout comme les contribuables sont pauvres.

Regardons un peu ce qui se passe du côté des États-Unis car de leur côté de la frontière ils ont la liberté de choix. C'est au cours des 30 dernières années que les transports se sont effectués de plus en plus par camions, et les États-Unis qui comptent 240 millions d'habitants ne peuvent se permettre de construire des routes pour faire face à cette énorme circulation de camions. Les routes sont en très mauvais état, à un point tel qu'une étude a révélé qu'il faudrait 450 milliards de dollars au cours d'une période de dix années, je pense qu'il y a une erreur dans mes chiffres, rien que pour les maintenir dans leur état actuel, c'est-à-dire déplorable. Près de la moitié des ponts aux États-Unis constituent de véritables dangers, je cite:

L'énorme danger que représentent les autoroutes un peu partout au pays s'est malheureusement matérialisé la semaine dernière lorsqu'une section de 100 pieds d'un pont au Connecticut s'est effondrée. Trois personnes ont trouvé la mort dans cette catastrophe et trois autres ont été gravement blessées, quatre véhicules étant précipités 70 pieds plus bas dans la rivière Mianus.

Le coût de la construction de routes est gigantesque. Il suffit de prendre par exemple les coûts qu'entraîne l'élargissement d'une portion de l'autoroute 16 à l'Ouest de Battleford. Le montant est de \$212,600 par kilomètre soit \$34,000 par mille. En fait il y a même un double élargissement, c'est-à-dire le jumelage de l'autoroute, simplement de l'Est de l'Île Elk, ce qui représente 15 kilomètres pour un coût de 10,5 millions de dollars soit un peu plus de 1 million de dollars le mille. Et il ne s'agit là que d'un seul côté.

A titre de contribuable, je ne puis accepter la vente des terres de *Dominion Coal* qui seraient alors reprises par les grandes compagnies d'électricité et autres, avec principalement à leur tête le CP.

Je vais maintenant vous faire une autre citation:

L'Ouest du Canada, région productrice par excellence de céréales planifiables sera dans l'impossibilité de produire le moindre épi de blé d'ici l'année 2,010.

Avouons que c'est plutôt effrayant.

Un chercheur scientifique américain prévoit ceci:

Le docteur Iben Browning de Vanderbilt au Texas a en effet prédit que d'énormes changements climatiques au cours des 25 à 30 prochaines années réduiront énormément la saison de croissance au Canada, et qu'il ne sera plus possible de faire pousser des grains ici même. Des spécialistes du climat reconnus à l'échelon international ont déclaré qu'il existe déjà trois facteurs qui modifient le climat canadien, à savoir la poussière volcanique dans la stratosphère, l'activité solaire et une diminution de la chaleur émise par le soleil, et la position du champ magnétique du monde.

Reportez-vous à l'Annexe B.

[Texte]

If the government was serious about the six and five program, but at the same time the farmer never gets a raise, and this year a cut in pay for produce, especially wheat, and talk about raising freight rates on grain 100% in one year or 500% increase by 1990. I ask: Where did Mr. Pepin's 3% increase go? You just cannot have it both ways.

Canadian Wheat Board minister, Hazen Argue, talking about consensus on Crow, repeated earlier assurances that the government would not, and I quote, "force a change in the Crow on the west if the west is collectively against it" ... *Western Producer*, January 6, 1983.

Essentially why I am here is because most farm organizations which say they represent me are diametrically opposed to my view and of the majority of farmers. To be totally democratic, I feel you should give all farmers or permit-book holders a vote on a simple question: Do you want to keep the Crow? Yes or no.

Thank you for hearing me.

The Chairman: Thank you, Mr. Dannychuck. Our next presenter is Mr. Arthur Macklin.

Mr. Arthur W. Macklin (Individual Presentation): Mr. Chairman, I thank you for the opportunity to make a presentation to the committee. I hope in this presentation to outline some of the present costs I face as a producer in the Peace River area of Alberta, and to explore some of the options for diversification that might be realistic for me with the resources at my disposal. I would also like to comment on some of the broader issues in regard to the Crow change discussions.

I farm at Debolt, Alberta, which is 65 miles northeast of Grand Prairie. I have an operation of 11 quarter sections of land, 1,000 acres cultivated, seven section grazing lease, producing wheat, barley, forage seeds, hay, and up until this spring I was in livestock with a cow-calf enterprise. I have been in cattle all the time I have been farming, except for the last few months.

My grain delivery points are Girouxville which is 50 miles away, or Grand Prairie which is 65 miles away. I emphasize this because I am already hauling a fairly long distance to market. I think I am a type of farmer who adopts new techniques and technology as fast as anyone and as fast as I can afford to. I look very closely at my costs and try to make intelligent economic decisions.

In regard to looking at the present costs of cereal production in the Peace River area, I will not go through all the figures I

[Traduction]

Si le gouvernement était véritablement sérieux au sujet du programme des six et cinq, et qu'en même temps l'agriculteur ne recevait aucune augmentation, et que cette année il acceptait une diminution de l'argent qu'il reçoit de sa récolte, particulièrement du blé, et que le gouvernement parlait également d'augmenter les tarifs du transport des grains de 100 p. 100 en un an ou de 500 p. 100 d'ici 1990, alors je demande: où est donc passée l'augmentation de 3 p. 100 de M. Pepin? Vous ne pouvez tout de même pas gagner sur les deux tableaux.

Le ministre d'État de la Commission canadienne du blé, M. Hazen Argue, lorsqu'il parlait de consensus au sujet du Nid-de-Corbeau, a répété ses assurances selon lesquelles le gouvernement, et je cite: «ne forcerait pas l'Ouest à apporter des changements au Nid-de-Corbeau si cette région s'y oppose dans son intégralité», *Producteur de l'Ouest*, 6 janvier 1983.

Si je suis ici c'est principalement parce que la plupart des organisations agricoles qui disent me représenter sont diamétralement opposées à mes points de vue et à ceux de la majorité des agriculteurs. Pour être absolument démocratique, je crois que vous devriez donner à tous les agriculteurs ou à des détenteurs d'un permis la possibilité de voter sur une simple question: Voulez-vous conserver le Nid-de-Corbeau? Oui ou non.

Merci de m'avoir écouté.

Le président: Merci, monsieur Dannychuck. Je donne maintenant la parole à M. Arthur Macklin.

M. Arthur W. Macklin (présentation individuelle): Monsieur le président, je vous remercie de me donner la possibilité de présenter mon rapport au Comité. J'espère ainsi souligner certains des coûts auxquels je fais face actuellement en tant que producteur dans la région de la Rivière de la Paix en Alberta, et me pencher sur certaines des options de diversification qui pourraient être réalisées en ce qui me concerne étant donné les ressources dont je dispose. J'aimerais également faire des observations sur certaines questions plus générales au sujet du Nid-de-Corbeau.

Je suis un agriculteur à Debolt en Alberta, ville qui se situe à 65 milles au nord-est de Grand Prairie. J'ai une exploitation de 11 quarts de lots de terre, 1,000 acres cultivées, sept lots de terre à pâturage qui produisent du blé, de l'orge, des fourrages, du foin, et jusqu'à ce printemps je faisais également dans le bétail et m'occupais de vaches et de veaux. J'ai toujours été dans le bétail depuis que je suis agriculteur, sauf au cours des quelques derniers mois.

Mes centres de livraison de grains se trouvent à Girouxville, c'est-à-dire à 50 milles de chez moi, ou à Grand Prairie à 65 milles. J'insiste sur ces points car je suis obligé de transporter mes grains sur de longues distances pour les livrer au marché. Je pense que je suis le genre d'agriculteur qui adopte de nouvelles techniques et une nouvelle technologie aussi rapidement que quiconque et dès que je peux me le permettre. Je regarde de très près les coûts et essaye de prendre des décisions économiques intelligentes.

En ce qui concerne les coûts actuels de la production de céréales dans la région de la Rivière de la Paix, je ne passerai

[Text]

have to get my breakdowns but I will give you the total figures. In the case of cereal production, I calculate my fixed costs, overhead costs, at about \$69 per acre. Those are not cash, out-of-pocket expenses, rather just my fixed costs. I own most of my land, do not owe too much on it, and own most of my machinery, so I do not have a very great debt load.

• 2030

The cash out-of-pocket expenses I face as a Peace River farmer for putting in a crop of cereal grain... and I think I am typical of most of the people in the area, and it does not make a great deal of difference whether it is wheat or barley—are \$89.75 as I calculate them. That includes a trucking charge which I have to pay now above, which many other people do not, because I have a long haul, which on a 50 bushel per acre barley crop or a 30 bushel per acre wheat crop amounts to about \$10 an acre or not quite double the Crow rate right now.

My total return from that same average crop on a per acre basis—and these are based on the figures that I got from the elevator just the other day... are on a 50 bushel per acre barley crop \$104.50, and that is delivered at Grand Prairie at \$2.09 per bushel.

My out-of-pocket cash expenses on that crop are \$89.75. My interest on land and machinery, which I calculated but did not put in that \$89, are close to \$70. So I certainly could not be paying a large debt based on the returns I am getting out of barley.

In the 1983-1984 crop year, which is the one we are into right now, I will be getting \$1.76 per bushel for my barley—that is down from \$2.09—or I will be making \$88 per acre as opposed to the \$104.50. I think many other speakers have emphasized that it is a pretty tough time to be farming right now.

The situation with wheat for a Peace River country producer is slightly better. I can realize about \$123.30 on a 30 bushel per acre average crop of wheat in the 1982-1983 crop year. About the best wheat that we can grow up there is number 3 or feed wheat. Normally we do not get number 1 or 2 wheat so premium prices for the top grades are not effective in the Peace River area. Sometimes our producers get rather upset because they feel that if they delivered their wheat down in southern Alberta it would be number 1 or 2, but because it comes from the Peace country they get number 3 or feed. However, that is a bone of contention that we have and which we have not been able to resolve.

In the case of wheat, then, in the 1982-1983 crop year for number 3 wheat I would get \$123.30. Again my out-of-pocket cash expenses are \$89.75 and my overhead is close to \$70. Again if I have to pay interest and land payments, I cannot do it.

[Translation]

pas en revue tous les chiffres que j'ai, je me contenterai de vous donner les totaux. Pour ce qui est de la production de céréales, j'ai calculé mes frais fixes, mes frais généraux, à environ \$69 l'acre. Il ne s'agit pas de sommes en espèces, mais de mes frais fixes. Je suis propriétaire de la plupart de mes terres, je ne dois pas beaucoup d'argent, et possède la plupart de mon matériel, ainsi je n'ai pas d'énormes dettes.

Mes débours en espèces en tant qu'agriculteur de la région de la Rivière de la Paix en ce qui a trait à une récolte de céréales, et je me permets d'ajouter que je suis un exemple type de la plupart des personnes de cette région, et que cela importe peu qu'il s'agisse de blé, ou d'orge ou d'autre chose, s'élèvent à \$89.75. Cette somme inclus des frais de camionnage que je dois verser actuellement en sus, et que bien d'autres personnes n'ont pas à payer, car j'ai une longue distance à parcourir. Ces frais représentent sur 50 boisseaux par acre d'orge ou sur 30 boisseaux par acre de blé environ \$10 l'acre, c'est-à-dire pas tout à fait le double du taux actuel du Nid-de-Corbeau.

Mon rapport total à partir de cette même récolte moyenne par acre, ces chiffres sont ceux que j'ai obtenus de l'élevateur l'autre jour, s'élève pour 50 boisseaux d'orge à l'acre à \$104.50, la livraison s'effectuant à Grande Prairie à raison de \$2.09 le boisseau.

Mes débours en espèces sur cette récolte se montent à \$89.75. Mon intérêt sur les terres et les machines, que j'ai calculé mais que je n'ai pas inclus dans ces \$89, est près de \$70. Je ne pourrais certainement pas payer une grosse dette sur les sommes que j'obtiens de l'orge.

Pour l'année-récolte 1983-1984, qui est celle sur laquelle nous travaillons actuellement, j'obtiendrai \$1.76 le boisseau pour l'orge, soit une diminution par rapport à \$2.09 c'est-à-dire que je gagnerai \$88 par acre contre \$104.50. Je pense que de nombreuses autres personnes ont insisté sur les temps difficiles que vivent les agriculteurs aujourd'hui.

La situation dans le blé pour un producteur de la région de la Rivière de la Paix est légèrement meilleure. Je peux obtenir environ \$123.30 à l'acre sur 30 boisseaux pour une récolte moyenne de blé pour la saison 1982-1983. Le meilleur blé que nous pouvons produire est de numéro 3 ou blé de provende. Normalement, nous n'obtenons pas les numéros 1 ou 2, aussi les prix élevés des catégories supérieures ne sont pas en vigueur dans la région de la Rivière de la Paix. Il arrive parfois que nos producteurs se fâchent car ils pensent que s'ils pouvaient livrer leur blé dans le sud de l'Alberta il serait de catégorie 1 ou 2, mais parce que il vient de la région de la Rivière de la Paix ils n'obtiennent que les catégories 3 ou de provende. Cependant il s'agit-là d'un point que nous n'avons toujours pas pu résoudre.

En ce qui concerne le blé, je dirais que pour la récolte 1982-1983 du blé numéro 3, j'obtiendrais \$123.30. Mes débours en espèces s'élèvent à \$89.75 et mes frais généraux approchent les \$70. Là encore, si je dois payer des intérêts et des échéances sur mes terres, je ne peux y arriver.

[Texte]

The yields I have used here, 50 bushels per acre for barley and 30 bushels per acre for wheat, are quite usual in our area. They vary up or down.

I have to look at these kinds of figures every year when I go to see my banker about my operating loans, and I looked very closely at my cash flows this last spring and decided that if the Crow rate could be maintained for one more year—and I hope it can be maintained for longer than that . . . it would be worth while to put in a crop this spring. I looked very seriously at the option of not putting in a crop this last spring, but I did put in 2,000 acres. I am hoping that those of us who are trying to keep the Crow can be successful so that this present crop I may be harvesting here, if the rain stops, in a month or two will be able to be marketed at a price that does not penalize us with that extra transportation bill.

I mentioned that I had been in a cow-calf operation. We recently just sold out 125 head of cows, and I think it is worthwhile to look at the reasons. Cattle have been promoted as one of the ways to diversify. I seriously looked at that, looked at the costs, and came up with a cost for diversification going into cow-calf of \$464 per calf produced. I would be prepared to table these sheets I have here. I am sorry I did not have them all ready for you, but I would be prepared to make these figures available to the committee and they can look at them. That \$464 includes interest on a \$700 cow at 14%, which is a \$98 figure. So you have some pretty substantial figures that go into the production of a calf.

The return on that calf, a 450-pound calf at 80¢, which is what you might receive—it was up to \$1.10 a few years ago, but it is not that now . . . assuming that you have some death loss so you get an 80% calf crop, is \$288.

• 2040

If you have a 450-pound calf at a 90¢ price, and say you are a better operator and you get a 90% calf crop, that is \$364.50. You are still \$100 less than the cost. Personally, I do not see going into a cow-calf enterprise as a way of diversifying if grain production is less attractive because of higher transportation costs. I cannot see going into it, which is why I sold out. I think I have made the right decision to sell out of my cattle enterprise.

There are other options I can look at. The Peace River country is quite noted for its production of fescue and forage seeds. We have soils which are well suited to those. It is good for the gray wooded soils we have. It helps to improve the fertility and put humus into the soil. I am concerned with the quality of the soil. I am concerned with the kind of gift we inherited from our parents, and I am concerned that my four children will have something to work with after I am gone, so the concept of stewardship of a resource is very real to me. But forage is a very, very speculative commodity. In the case of creeping red fescue which is one of the big crops we can grow

[Traduction]

Les chiffres des récoltes que j'ai utilisés, à savoir 50 boisseaux l'acre pour l'orge et 30 boisseaux l'acre pour le blé, sont des chiffres tout à fait normaux pour notre région. Ils peuvent varier vers le haut ou vers le bas.

Je dois me pencher tous les ans sur ces chiffres lorsque je vais voir mon banquier pour discuter de mes prêts. Je me suis également penché de très près sur mes liquidités au printemps dernier et j'ai décidé que si le taux du Nid-de-Corbeau pouvait être qu'il le sera pendant plus longtemps, cela vaudrait la peine de faire une récolte ce printemps. J'ai sérieusement envisagé la possibilité de ne pas faire de récolte le printemps dernier, mais je me suis finalement décidé à en faire une sur 2,000 acres. J'espère que ceux qui font tout leur possible pour que le taux reste ce qu'il est obtiendront gain de cause afin que la récolte que je vais rentrer, si les pluies cessent, d'ici un mois ou deux, puisse se vendre sur le marché à un prix qui ne nous pénalisera pas si l'on y ajoute la facture du transport.

J'ai indiqué un peu plus tôt que j'ai fait pendant longtemps dans le bétail. Nous avons tout récemment vendu 125 têtes de bétail, et je pense qu'il est bon de savoir pourquoi. On a fait la promotion du bétail comme moyen de se diversifier. Je m'y suis donc sérieusement penché, j'ai étudié les coûts, et en suis arrivé à \$464 par veau produit. Je suis prêt à vous remettre tous mes tableaux dès qu'ils seront prêts afin que le Comité puisse les étudier. Cette somme de \$464 inclut les intérêts sur une bache de \$700 à 14 p. 100 ce qui représente \$98. Vous avez donc là des montants assez élevés qui vous donnent une meilleure idée du coût de production d'un veau.

Les sommes que l'on peut toucher sur ce veau, disons un veau de 450 livres à 80 cents étaient de \$1.10 il y a quelques années, mais ce n'est plus le cas maintenant, surtout si l'on tient compte de plusieurs pertes par décès, ainsi vous vous retrouvez avec 80 p. 100 de veaux seulement, soit \$288.

Si vous avez un veau qui pèse 450 livres à 90 cents, et disons que vous êtes un excellent éleveur et que vous obtenez un taux de 90 p. 100, cela représente 364.50 dollars. Il vous manque néanmoins 100 dollars. Personnellement, je ne pense pas que le fait de se lancer dans l'élevage de veaux et de vaches comme moyen de se diversifier soit une bonne chose si la production de grains est moins attrayante en raison de coûts de transport plus élevés. C'est d'ailleurs pourquoi j'ai tout vendu. Je pense que j'ai pris là une bonne décision lorsque j'ai vendu mes têtes de bétail.

Il existe également d'autres options sur lesquelles je me suis penché. La région de la Rivière de la Paix est connue pour sa production de fourrages et de fétuques. Le sol à cet endroit est idéal. Une telle production est bonne pour les sols gris et boisés que nous avons, car elle permet d'améliorer la fertilité et injecte du humus dans le sol. La qualité du sol me préoccupe. Je suis en effet préoccupé par ce que nous avons hérité de nos parents et je tiens également à ce que mes quatre enfants aient quelque chose avec lequel ils pourront travailler après moi, c'est pourquoi la question de la gestion d'une ressource m'intéresse de très près. Le fourrage est cependant un produit

[Text]

successfully, the price has just dropped about 15¢ to 20¢ a pound down to a price of 28¢ a pound, in anticipation of a good crop. The product fluctuates from \$1 a pound down to 10¢ a pound, and it is really hard to convince your banker to lend you money on that kind of product. When you go to your banker, he asks what can you guarantee him. Most of us have looked at barley and wheat as our mainstay, and cattle, to some extent. Fescue is not anything you can go to the bank and get a loan with. I have looked at the option of fattening cattle, going into the feedlot business in the Peace River area, and I have rejected it, as have most other cattle producers in the Peace River area. There are very few feedlots. The only kind of feeding which is done successfully is backgrounding. I can maybe elaborate on that in a moment, but some of the disadvantages we have with cattle feeding in the Peace River area are related again to the distance because we do not have the markets in our area. We have to load up our fat cattle and ship them down to Edmonton or Calgary. Because that is going to cost us about \$700 or \$800 for a truckload, going down means we do not have the option of not accepting the price we are given. Therefore very few people feed cattle in our area and see it as an option.

Backgrounding may be an option, but there again we do have the problem of distance. Backgrounding, for those of you who do not know what it is, is taking an animal from around the 500-pound weight up to about the 800- or 900-pound weight and then putting it into a feedlot where it is finished to the 1,000- or 1,100-pound weight, whatever is desired. Backgrounding may be an option for us but I think, as has been pointed out by many of the other producers, that if we go into more extensive cattle feeding, we do not have the market for those fat cattle. With that facing me, I really do not know what sort of production I, or my neighbours, can get into which will give us a decent return for our efforts.

One of the options I have been seriously looking at, and I do say seriously, is fescue and buffalo. Neither take a great deal of time. Buffalo calve out themselves and they are not labour intensive. You do not want even to go around them too much. With fescue you do not have to plant it every year. This maybe an option for me and I really, seriously, am going to look at it. What it will mean to my community is that instead of spending maybe \$50,000 or \$60,000 in operating expenses in a year in Grand Prairie, I may be spending \$10,000, but that is a decision which is going to be made through this process we are going through right now and I think I will try to adapt and survive as best I can within whatever happens.

To comment on the process which has been happening with this Crow change: I resent the way I, as a producer and as a

[Translation]

très spéculatif. En ce qui concerne la fétuque rouge rampant qui est l'une des plus grosses récoltes que nous avons fait pousser avec certains succès, les prix sont tombés d'environ 15 cents à 20 cents la livre pour s'établir à 28 cents la livre, en anticipation d'une bonne récolte. Le produit fluctue à la baisse de 1 dollar à 10 dollars la livre et il est donc très difficile de convaincre votre banquier de vous prêter de l'argent pour ce genre de produit. Lorsque vous vous présentez dans son bureau, il vous demande ce que vous pouvez lui apporter comme garantie. La plupart d'entre nous se nous sommes donc penchés sur l'orge et le blé principalement et sur le bétail dans une certaine mesure. La fétuque n'est certes pas un produit qui vous permettra d'obtenir un prêt auprès de votre banque. J'ai envisagé un instant l'engraissement du bétail dans la région de la Rivière de la Paix, mais j'ai décidé de ne rien faire comme la plupart des autres éleveurs de cette région. Il y a très peu de parcs d'engraissement. Dans cette région, la production de bovins d'engraissement rencontre certains succès. Je pourrais m'étaler davantage sur ce point dans quelques instants, mais j'aimerais préciser que certains des inconvénients que nous avons dans le domaine de l'engraissement du bétail dans la région de la Rivière de la Paix ont un certain rapport une nouvelle fois avec la distance car nous n'avons pas de marché dans notre secteur. Nous devons donc expédier nos lourdes têtes de bétail vers Edmonton ou Calgary, et étant donné que cela va nous coûter environ 700 ou 800 dollars par chargement, le fait de se rendre dans ces villes signifie que nous n'avons pas la possibilité de refuser le prix que l'on nous offre. C'est pourquoi très peu de personnes s'intéressent à l'engraissement du bétail dans notre région et considèrent que cette option est viable.

La production de bovins d'engraissement constitue peut-être une option, mais, là encore, nous avons les problèmes de la distance. La production de bovins d'engraissement pour ceux qui ne savent pas ce que cela est, consiste à prendre un animal d'environ 500 livres à 800 ou 900 livres et à le mettre dans un parc d'engraissement jusqu'à ce qu'il atteigne 1,000 ou 1,100 livres, selon le poids désiré. Il s'agit là d'une option que nous avons, mais je pense, comme cela a été signalé par de nombreux autres éleveurs, que, si nous nous penchons sur l'engraissement des bovins, nous n'avons malheureusement pas le marché adéquat. Ainsi, je ne vois vraiment pas comment moi-même ou mes voisins pourrions nous lancer là-dedans et en tirer un profit décent.

L'une des options sur lesquelles je me suis sérieusement penché, et j'insiste sur le mot «sérieusement», est la fétuque et le buffle. Ni l'un ni l'autre n'exige beaucoup de temps. Le buffle met bas lui-même et n'exige pas beaucoup de travail. Il n'est même pas nécessaire de s'en approcher de trop. Pour ce qui est de la fétuque, vous n'avez pas besoin d'en planter tous les ans. Il s'agit là peut-être d'une option pour moi et je vais sérieusement m'y pencher. Cela signifie pour ma communauté qu'au lieu de dépenser disons 50,000 ou 60,000 dollars en frais d'exploitation au cours d'une année à Grande-Prairie, je dépenserai peut-être 10,000 dollars, mais c'est une décision qu'il va falloir prendre et je pense que je vais essayer de m'adapter et de survivre du mieux possible.

J'aimerais faire quelques observations sur ce qui se passe relativement au Nid-de-Corbeau. Je suis contre le fait, en tant

[Texte]

Canadian citizen, have had to pay for both sides of the argument. I have had to pay for the Alberta Cattle Commission to make their presentation which is very opposite to what I feel is good for me as a producer. As a matter of fact, when we sold our cattle this spring, they probably took about \$300 of my money to promote ideas I feel are going to hurt me. I, as a former cattle producer, am outraged by a group that says they are in favour of freedom of choice but did not allow me the freedom to not support their policies. I feel they are very hypocritical.

I resent the amount of money the federal government has spent in putting out propaganda and using what I would call brainwashing techniques on farmers to make them believe they have no hope of effecting this process of keeping the Crow. The whole process has been one of brainwashing us to believe that Crow change is inevitable and the only question is how. That outrages me also.

To have a speaker from Transport Canada, such as a fellow by the name of Henry Ropertz, come up to our area and speak in a small community called Donnelly to a group of about 200 farmers and tell them they should not be in favour of paying the subsidy to the railroads directly because the Quebec producers want it paid that way, and anything the Quebec producers want, we should be suspect of. That is what he told me. I resent that coming from a fellow Canadian—telling me I cannot trust my neighbours in Quebec and that they are going to try to do me in. This from a government which has made such an issue out of national unity.

• 2050

To comment on the freedom-of-choice option versus Bill C-155, as it stands, I feel that there really is no difference. The strategy of the government has been to get rid of the rigidities in the system, to start the process of change, so that once that process starts, the forces for change will be so powerful that we will be helpless to stop them.

It really makes no difference to me whether you say freedom of choice or Bill C-155 as it is. It is the same thing to me. It is the end of the Crow. I think it is also the end of a viable agricultural industry in the Peace River area.

Another question on which I would like to comment is the need for haste at this time. I would ask you why you should rush this bill through at this time. There is no consensus in the west or, for that matter, across Canada. There is, I think, a great need to hear from more people.

We have a situation now with the recession when, instead of 14 trains running to Vancouver, there are seven. We do not

[Traduction]

qu'éleveur et en tant que citoyen canadien, d'être obligé de payer pour les deux parties impliquées. J'ai dû payer pour l'*Alberta Cattle Commission* afin qu'elle puisse faire sa présentation qui est tout à fait opposée à mes points de vue en tant qu'éleveur. En fait, nous avons vendu nos têtes de bétail ce printemps et elle a probablement pris environ 300 dollars de mon argent afin de promouvoir des idées qui, à mon avis, me font du tort. En tant qu'ancien éleveur de bétail, je suis révolté de voir qu'un groupe qui se dit en faveur de la liberté de choix ne m'ait pas donné la possibilité de réfuter sa politique. Je pense que cette commission est très hypocrite.

Je suis opposé aux dépenses du gouvernement fédéral engagées au cours de sa campagne de propagande et à ses techniques de lavage de cerveau utilisées sur des agriculteurs afin de leur faire croire qu'ils n'avaient aucune chance d'empêcher de faire modifier les tarifs du Nid-de-Corbeau. Je répète qu'à mon avis il s'agit de lavage de cerveau et qu'on a essayé de nous faire croire que le changement était inévitable et que la seule question qui restait à se poser était de savoir comment s'effectuerait ce changement. J'en suis révolté.

Je suis en effet révolté de voir qu'un représentant de Transports Canada, un individu du nom de Henry Ropertz, s'est déplacé dans notre région et a pris la parole devant une petite communauté appelée Donnelly composée d'un groupe de quelque 200 agriculteurs, pour déclarer qu'ils ne devraient pas être en faveur du versement direct de la subvention aux chemins de fer parce que les producteurs du Québec veulent que cette somme soit payée de la sorte et que nous devrions nous méfier de tout ce que les producteurs québécois veulent. C'est exactement ce qu'il m'a dit. Je suis outragé d'entendre de telles paroles prononcées par un Canadien. Quand je pense qu'il m'a demandé de ne pas faire confiance à mes voisins du Québec et qu'il a ajouté que ces derniers allaient essayer de m'avoir! Incroyable n'est-ce pas que de telles paroles puissent venir d'un gouvernement qui a fait de l'unité nationale son cheval de bataille.

J'aimerais dire au sujet de l'option liberté de choix contre Bill C-155, qu'à mon avis il n'y a aucune différence. Le gouvernement a fait tout ce qu'il a pu pour se débarrasser des rigidités du système, et pour entamer le processus de changement, aussi une fois ce processus en route rien ne pourra empêcher des changements.

Cela ne fait aucune différence en ce qui me concerne lorsque vous dites liberté de choix ou Bill C-155 tel qu'il est. Pour moi c'est la même chose. C'est la fin du Nid-de-Corbeau. Je pense que c'est également la fin d'une industrie agricole viable dans la région de la rivière de la Paix.

J'aimerais également faire quelques observations sur la rapidité avec laquelle tout ce processus a lieu. Je vous demande pourquoi vous devriez faire rapidement adopter ce bill. Il n'y a pas de consensus à l'Ouest ni d'ailleurs à travers le pays. Je pense qu'il est absolument nécessaire à mon avis d'entendre davantage de personnes.

Nous faisons actuellement face à une période de récession, période au cours de laquelle au lieu de 14 trains vers Vancou-

[Text]

have that capacity crunch at this time. We have seen examples of other situations where the planners have been wrong in their projections. I think I could remind you of Mirabel. Thank God, Pickering did not get built. Things like this. So let us take proper time to discuss this issue thoroughly, to hear from all producers, and to assess the total impact, not just to the railways, but to all Canadians.

I think with that, Mr. Chairman, I have certainly taken up my share of time. I thank you very much for the opportunity. I hope you will consider what I have said, and I would certainly be happy to elaborate on any of the issues that I could elaborate on, particularly those in regard to the special problems that we have in the Peace River area, and the special problems I have as a Peace River farmer.

Thank you very much.

The Chairman: Thank you, Mr. Macklin. Mr. Mazankowski.

Mr. Mazankowski: On a point of clarification, I wonder if Mr. Macklin could give us the present freight rate he pays for the movement of grain from either of the two points, Grande Prairie or Girouxville. What is your freight rate?

Mr. Macklin: From Grande Prairie, it is 28¢ a hundredweight. I do not deliver too much to Girouxville, because a new road just went through there. I assume it would be around 27¢ a hundredweight.

Mr. Mazankowski: Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you. Our next presentation will come from Mr. Bruce Walker.

Mr. Bruce Walker (Individual Presentation): Thank you, Mr. Chairman. As I scurried around my farm this afternoon, finishing up some of my tasks, the heat was oppressive and dry, and I looked forward to coming up here this evening and spending a few moments with you in a comfortable and air-conditioned room. I suspect that your afternoon was as hot and dry as mine. I will at all costs be brief.

The Chairman: I do not know if it was as dry as yours, but it was hot. If you wish to take your jacket off, sir, feel free to do so.

Mr. Walker: Thank you, Mr. Chairman.

Our family farm is east of Calgary, about 50 miles, in a small place called Gleichen. Typically, we raise breeding cattle and grain; we irrigate some. Our farm is located in what is the bread basket of Alberta. Gleichen is the heart of the census district producing the most hard red spring wheat in the province of Alberta.

As an aside, I might suggest that the only way we have been really able to get by the last few years on a fixed acreage is to expand the production of our cattle and our grain on that fixed acreage. Typically, that would be a complementary relationship between livestock and grain production on our farm, and I

[Translation]

ver il n'y en a que sept. Nous disposons d'autres exemples de situation où les planificateurs se sont trompés. Permettez-moi de vous rappeler le cas de Mirabel. Fort heureusement, Pickering n'a pas été construit. Prenons donc le temps de nous pencher sur cette question, d'entendre tous les producteurs, d'évaluer les conséquences sur l'ensemble du pays, et non pas sur les chemins de fer, mais plutôt sur tous les Canadiens.

Je pense, monsieur le président, que j'ai pris tout le temps dont je disposais. Je vous remercie infiniment de m'avoir accordé cette possibilité de m'exprimer devant le comité. J'espère que vous tiendrez compte de ce que j'ai dit, et sachez que je serais très heureux de m'expliquer davantage sur tout point particulier, et notamment en ce qui concerne les problèmes spéciaux que nous connaissons dans la région de la rivière de la Paix, et ceux que je connais à titre d'agriculteur dans cette région.

Merci beaucoup.

Le président: Merci, monsieur Macklin. Monsieur Mazankowski.

M. Mazankowski: J'aimerais quelques explications. Je me demande si M. Macklin peut nous indiquer le tarif qu'il paye actuellement pour le transport des grains de l'un des deux points suivants, Grande Prairie ou Girouxville.

M. Macklin: De Grande Prairie, le tarif est de 28c. le quintal. Je ne livre pas beaucoup à Girouxville, car une nouvelle route vient d'être construite. Je pense que le tarif serait d'environ 27c. le quintal.

M. Mazankowski: Merci, monsieur le président.

Le président: Merci. Notre prochaine présentation sera faite par M. Bruce Walker.

M. Bruce Walker (présentation individuelle): Merci, monsieur le président. Alors que je vaquais à quelques tâches dans ma ferme cette après-midi, j'ai été étouffé par la chaleur et la sécheresse, aussi j'attendais avec impatience l'heure de venir ici ce soir et de passer quelques moments en votre compagnie dans une salle agréable et climatisée. Je pense que votre après-midi a été aussi chaude et sèche que la mienne. Je serai donc très bref.

Le président: Je ne sais pas si votre après-midi a été aussi sèche que la nôtre, mais elle a été chaude. Si vous désirez retirer votre veste, n'hésitez pas à le faire.

M. Walker: Merci, monsieur le président.

Notre ferme familiale se situe à l'est de Calgary, à environ 50 milles, dans un petit village nommé Gleichen. Nous élevons du bétail et produisons des grains; nous irriguons quelques terres. Notre ferme se trouve dans la région productrice de céréales panifiables de l'Alberta. Gleichen est au centre du district qui produit le blé roux vitreux de printemps de la province de l'Alberta.

J'aimerais dire, par parenthèse, que le seul moyen qui nous ait permis de nous en sortir au cours des dernières années avec une surface fixe, a été d'augmenter la production de notre bétail et de nos grains sur cette superficie. Il devrait y avoir un rapport complémentaire entre l'élevage de bétail et la produc-

[Texte]

think it is not untypical of agricultural industry in the province.

Any claim to fame I might have comes not from I am, but from what I am not. As of May 27, I am not a Wheat Pool delegate. I notified Prime Minister Trudeau, Minister Pepin, Mr. Mazankowski, and others—people in the provincial government—of the grave concern I had in the short term I served as a delegate to the Alberta Wheat Pool—in particular with reference to the meeting of July of a year ago, at which time we were supposed to review and discuss the Gilson report.

My concerns, and the comments I will address to you, ladies and gentlemen, have to do with democracy, nothing else.

This came to my attention far too late. I guess I was not conscientious enough in my duties as a delegate to the Wheat Pool. I took on good faith, as a new delegate, that I would be given the factual information and be engaged in free and informed discussion with regard to this most important issue as it concerns the agricultural producers of this province. Such was not the case.

I sent my message to the aforementioned gentlemen, and later followed it up with a brief but itemized account of the discrepancies which were presented at that meeting by the Wheat Pool as a representation of the Gilson report—the meeting at which the delegates of the Alberta Wheat Pool killed the Gilson initiative. I was implicated in that. I was ashamed, and I resigned.

I could elaborate on some of the 10 specific discrepancies in the information the Wheat Pool presented and how they were, in fact, a withholding or a misrepresentation of the facts in the actual report. I will say nothing more at this time than that fully five of them would be of paramount importance to agricultural producers.

One particular item in the small part that I played in the Crow issue hinged around efficiency. Permit me briefly to quote from the Gilson report. I found this a startling revelation, you see, gentlemen. A direct question to one of the board of directors totally against this . . .

What I am about to read to you is an extract from section 4, part IV, on page 27 of the report. Understand that this report, at this stage, was written by the participants in the Gilson process, namely the pools which were represented in eight of the participating groups at the Gilson report—the Commodity Coalition, which I suspect you have heard from; they had a divergent point of view—and the railways. This report and this phrase I am about to read to you were consented to by the pool. I begin:

The federal government policy statement of February 8, 1982, indicated that the new framework developed with respect to the western grain transportation should promote increased efficiency and economy in the operation of the grain transportation system and the western rail system as a whole.

[Traduction]

tion de grains dans notre ferme, et je pense que cela n'est pas anormal pour l'industrie agricole de la province.

Toute renommée que je peux avoir ne vient pas de ce que je suis mais plutôt de ce que je ne suis pas. En effet, depuis le 27 mai, je ne suis plus délégué de la Commission du blé. J'ai avisé le premier ministre M. Trudeau, le ministre Pepin, M. Mazankowski, et d'autres personnes du gouvernement provincial, des profondes préoccupations que j'ai eues durant la courte période pendant laquelle j'ai été délégué auprès de la *Alberta Wheat Pool*, en particulier en ce qui concerne la réunion du mois de juillet de l'année dernière, époque durant laquelle nous étions censés étudier le rapport Gilson et en discuter.

Les observations que je vais vous faire, mesdames et messieurs, portent sur la démocratie, et rien d'autre.

Je m'en suis aperçu bien trop tard. Je pense que je n'ai pas été assez consciencieux en tant que délégué de la Commission du blé de l'Alberta. J'ai tout simplement cru en tant que nouveau délégué que je recevrais les faits et données exacts et que je participerais à des discussions libres sur cette question extrêmement importante qui intéresse les producteurs agricoles de cette province. Malheureusement, cela ne fut pas le cas.

J'ai fait parvenir mon message aux personnes dont j'ai déjà cité les noms, et par la suite je leur ai envoyé une brève énumération des contradictions qui ont surgi lors de cette réunion de la Commission du blé relativement au rapport Gilson, réunion au cours de laquelle les délégués de la *Alberta Wheat Pool* ont tué dans l'oeuf l'initiative Gilson. J'y ai pris part personnellement, j'en ai eu honte et j'ai démissionné.

J'aimerais m'étendre davantage sur certaines des dix contradictions que contenaient les données que la Commission du blé a présentées, et à quel point elles ont trompé les faits du rapport. Tout ce que je dirai pour l'instant c'est que cinq d'entre elles auraient une importance énorme sur les producteurs agricoles.

Un des points particuliers dans le petit rôle que j'ai joué tournait autour de l'efficacité. Permettez-moi brièvement de citer une partie du rapport Gilson. J'ai trouvé cette révélation étonnante. Il s'agit là d'une véritable question posée à l'un des membres du Conseil d'administration qui y était totalement opposé.

Je vais donc vous lire un extrait de la section 4, partie IV, page 27 du rapport. Gardez bien à l'esprit que ce rapport a été écrit par les participants au processus Gilson, principalement les commissions qui étaient représentées dans huit des groupes participant au rapport Gilson la *Commodity Coalition*, dont je pense vous avez entendu parler; le point de vue de cette coalition était divergent et les chemins de fer. Ce rapport et la phrase que je vais vous lire avaient reçu l'accord de la commission.

L'énoncé de politique du gouvernement fédéral daté du 8 février 1982, laisse entendre que le nouveau cadre élaboré en ce qui concerne le transport des grains dans l'Ouest devrait entraîner une plus grande efficacité et économie dans le fonctionnement du système de transports des grains et dans le système des chemins de fer de l'Ouest dans son ensemble.

[Text]

System efficiencies were the subject of extensive discussions during the consultation meetings, and the farm organizations and the railways agreed that there were significant opportunities within the total grain handling and transportation system to promote increased efficiency and economy measures from the farm through to the ports. The potential savings resulting from increased efficiencies and economy measures should prove extremely important in offsetting future cost increases in the grain transportation system.

A member of the board of directors told me this was not so. Taking that information as a statement of fact, I in fact abstained on the resolution to kill Gilson. I was so damned confused by then, I did not know what was going on. It did not make any sense to me.

Let me proceed a little further here. My point, the thrust that I want to make with respect to Bill C-155, has to do with the foundation of the pools' position, specifically the Alberta Wheat Pool's, and the presentation they have made to you and have represented to you over time.

Democracy, gentlemen. I have in my possession an attractive document. It is the members' survey which the Alberta Wheat Pool undertakes each and every spring. They have a very capable lady in charge of information analysis. They work on this project, and I would like to read to you the results of one question. Bear in mind, this survey was taken in the spring, 1982, and published in July 1982, about the same time the Gilson process was going on.

• 2100

I read from the members' survey:

The federal government has promised to continue paying a portion of grain transportation cost.

This is the question on the survey directed to the members.

I believe these payments should be made to (a) the railways; (b) the producers.

The results are interesting; 43% of the membership favoured producer payments; 57% admittedly favoured payments to the railway. If I could break that down a little, there was basically no significant difference, by area, by size of farm, by production or whatever. There was a slight variation by age and in the age group of 30 to 50—that age of farmers who would be most impacted by the Crow change—was a saw-off of 50-50 producer-railway payments. payments.

I ask you, ladies and gentlemen, what sort of a democratic process is it that is insensitive and unresponsive to the formally stated preference of 43% of its membership? What kind of Canada would we have if the democratic process employed in this country was unresponsive to the wishes and aspirations of a minority of that substance, of that size?

[Translation]

L'efficacité des systèmes a fait l'objet de longues discussions durant les séances de consultation, et les organisations agricoles et les chemins de fer ont reconnu qu'il existait d'importantes possibilités dans le système de transports et de manutention des grains de promouvoir de meilleures mesures d'économie et une plus grande efficacité de la ferme jusqu'aux ports. Les économies possibles devraient s'avérer extrêmement importantes et contrebalancer les futures augmentations des coûts dans le système de transports des grains.

Un membre du conseil d'administration m'a indiqué qu'il n'en était pas ainsi. Je me suis en fait abstenu de voter sur la résolution visant à réduire à néant le rapport Gilson. Je dois dire que j'étais tellement confus que je ne savais plus ce qui se passait. Cela ne voulait plus rien dire.

Laissez-moi vous en dire un peu plus. Je voudrais aborder la question du Bill C-155, et la position des commissions, plus particulièrement de la *Alberta Wheat Pool*, de la présentation qu'elle a faite devant vous à plusieurs reprises.

La démocratie, mesdames et messieurs, voilà ce dont il s'agit. J'ai en ma possession un document intéressant. Il s'agit d'une enquête auprès des membres que la *Alberta Wheat Pool* effectue tous les printemps. Cette commission compte dans ses rangs une dame très compétente qui s'occupe de l'analyse des données. J'aimerais vous communiquer les réponses à une question. N'oubliez pas que cette enquête a eu lieu au printemps 1982, et a été publiée en juillet de la même année, c'est-à-dire à peu près à l'époque où le processus Gilson allait bon train.

Je cite:

Le gouvernement fédéral a promis de continuer de payer une partie des coûts de transports des grains.

Voici le texte de la question posée aux membres.

Je pense que ces paiements devraient être faits: a) aux chemins de fer; b) aux producteurs.

Les résultats sont intéressants: 43 p. 100 des membres sont pour que les paiements soient versés aux producteurs, et 57 p. 100 pour que les paiements soient effectués aux chemins de fer. Si l'on ventile les résultats, on s'aperçoit qu'il n'y a presque pas de différence selon la région, l'importance de l'affaire, la production ou quoi que ce soit. Il y a cependant une légère variation selon l'âge et le groupe d'âge de 30 à 50 ans—on retrouve dans cette catégorie d'âge les agriculteurs qui seraient les plus touchés par des changements apportés au Nid-de-Corbeau; dans cette catégorie les paiements d'après les réponses devraient s'effectuer à 50-50.

Je vous demande, mesdames et messieurs, si l'on peut qualifier de démocratique une méthode comme celle-ci qui ne tient pas compte de la préférence de 43 p. 100 des membres? Quel genre de Canada aurions-nous si le processus démocratique utilisé au pays ne tenait pas compte des désirs et aspirations d'une minorité de cette importance?

[Texte]

Now, why does the pool behave this way? I kind of think the answer is in the Act of Incorporation of the Alberta Wheat Pool. Item 7 on page 30 indicates to me quite clearly that the Wheat Pool cannot accommodate, or react to, a minority point of view expressed within the organization; that, by the act of a simple majority, 50% plus 1, on most issues they formulate a policy position and assume away any dissident point of view. To me that is the interpretation of the Act of Incorporation of the Alberta Wheat Pool.

One of the Wheat Pool delegates from the Cremona area petitioned the board of directors some two months ago for a producer referendum of members of the Alberta Wheat Pool on this specific issue. The board of directors had the discretion to proceed with that. They chose not to. I think the president's excuse was that it would be so difficult to word the question so as not to sway the answers. I suggest they had a very good question here a year and a half ago. Simple, direct, and the answers are there to see. Anyway, the referendum was turned down by the board and rejected by a special meeting of the delegates not long ago. It was too late by that time.

Bill C-155 has been reported through the media to be a compromise. I heard his position in French... it was the president, but I suspect what he was in fact the chairman of the federal Quebec Liberal caucus, and his comments on CBC were to the effect that it was not Quebec which forced this compromise; it was the pools, in short.

It seems to me, ladies and gentlemen, that the very important and serious interests... and Crow change is the most serious and important issue with regard to individual producers—they have the greatest stake here—their interest has been compromised in favour of what consists collectively... the pools collectively are one of the largest corporate interests in the Dominion of Canada. I am not sure that the record will look good if, in fact, the statement of this gentlemen is true that the corporate interest of the pools has compromised the position of the producers.

As to freedom of choice, it seems to me—and I do not speak from a technical or a knowledgeable position—but that perhaps might be a politically and practically useful way of dealing with this impasse. The pools have demonstrated a certain lack of, an active dislike for, consulting directly with their members on important issues. I presume this freedom-of-choice option would ask the individual producers directly; they could deal with the question in the same sense as they do with any of their business decisions regarding crop production and fertilizer use, and anything else. We all know—I am Scottish but a lot of us are not... that farmers get pretty good mileage out of the dollars which go through their hands. I think perhaps this freedom-of-choice option—if you would ever consider it—might be useful.

The Crow issue should have been as directly and concisely as possible a dialogue—idealistic as it might seem—between the federal government and the individual producers of the west. I think freedom of choice would go a long way towards

[Traduction]

J'aimerais savoir pourquoi la commission se comporte de la sorte? Je pense que la réponse se trouve dans la Loi de la constitution de la *Alberta Wheat Pool*. L'article 7 à la page 30 m'apprend sans aucune ambiguïté que la Commission de blé ne peut accepter un point de vue minoritaire exprimé au sein de son organisation et qu'à la suite d'une simple majorité de 50 p. 100 plus 1, sur la plupart des points elle arrête sa position et rejette d'un simple revers de la main tout point de vue différent. A mon avis c'est là l'interprétation de cette loi.

L'un des délégués de la Commission du blé provenant de la région de Crémone a demandé au Conseil d'administration il y a près de deux mois d'organiser un référendum auprès des membres de la *Alberta Wheat Pool* sur cette question bien précise. Le Conseil d'administration peut agir à sa discrétion, et décida donc de ne rien faire. Je pense que l'excuse du président a été qu'il serait trop difficile de rédiger la question sans pouvoir influencer les réponses. Je crois qu'ils avaient là une très bonne question il y a un an et demi. Une question simple, directe et les réponses sont là pour le prouver. De toutes les façons, le référendum a été rejeté par le conseil puis par une réunion spéciale des délégués il n'y a pas si longtemps. Il était trop tard par la suite pour agir.

Les organes d'information ont indiqué que le bill C-155 était un compromis. J'ai entendu sa prise de position en français. Il était le président, mais je pense qu'en fait il était le président du caucus du parti libéral fédéral du Québec, et ses commentaires sur le réseau de Radio-Canada laissaient entendre que ce n'était pas le Québec qui avait forcé ce compromis, mais les commissions.

Il me semble, mesdames et messieurs, que la question la plus importante qui concerne les producteurs individuels est celle des changements aux tarifs du Nid-de-Corbeau, car ceux-ci sont les plus touchés, leurs intérêts ayant été compromis en faveur des commissions qui constituent les plus grands intérêts du Dominion du Canada. Je ne sais pas si en fait la déclaration de ces personnes selon laquelle les intérêts des commissions ont compromis la position des producteurs est vraie.

En ce qui concerne la liberté de choix, il me semble, et je ne parle pas là en tant que connaisseur en la matière, qu'il s'agit peut-être là d'un moyen politique et pratique de sortir de cette impasse. Les commissions ont démontré une certaine aversion à consulter directement leurs membres sur les questions importantes. Je pense que cette option de la liberté de choix devrait les obliger à poser directement la question aux producteurs individuels, ceux-ci pouvant ainsi traiter d'une question tout comme ils prennent des décisions relativement à leur exploitation agricole. Nous savons tous, je suis Écossais mais beaucoup d'entre nous ne le sont pas, que les agriculteurs tire le maximum de leur sous. Je pense que cette option de la liberté de choix pourrait s'avérer utile.

La question des tarifs du Nid-de-Corbeau aurait dû déclencher un dialogue aussi direct et concis que possible entre le gouvernement fédéral et les producteurs individuels de l'Ouest. Je pense que la liberté de choix permettrait d'amener

[Text]

putting the discussion in that arena which in my opinion is where it should have been all the time.

If the final analysis says that it has to be Bill C-155, I certainly hope it will not be written in stone. I understand that it is not intended to be that way; that there will be a review process; that there will be time for more inputs from producers and others as time goes by.

But certainly in closing, Mr. Chairman, I would like to express my sincere admiration for Mr. Pepin, for the Minister of Transport, particularly in the presentation he made to our annual meeting in November 1982. I was very impressed and moved by a man who had made a sincere and energetic effort to try to wrestle with a very difficult problem, I congratulate him and you, Mr. Chairman. Thank you.

The Chairman: Thank you, Mr. Walker. Our next presentation will be by Mr. Frank Stevenson. Proceed please, Mr. Stevenson.

Mr. Frank Stevenson (Individual Presentation): Thank you, Mr. Chairman, and members of the panel, for this opportunity to present my point of view. I am a grain farmer and cattle through the finish, and in the Gold area which east of Grand Prairie. I farm with two of my boys and as long as we can hang in there, we will keep on. We farm about 2,000 acres with the hay we put up. We also have a grazing lease for the cattle. We raise purebred Angus cattle besides.

I realize that the upgrading of the rail system is needed but, as far as I am concerned, any money put into the rail system should be on an equity basis. No sensible businessman would put money into a business without taking equity in it. We are doing away with the family farm and Prairie communities, and that is not good for a better economy.

If we lose the Crow, farmers are going to go into livestock. The price of cattle and hogs will fall because, if we keep one extra cow or one extra sow, we are producing over 1,000 pounds of meat in two years time for market; this will cause overproduction. The market is not in place to take care of it.

The cost of freight for wheat on our farm in 1982 and 1983 was \$5.88 per acre for trucking to the elevator, plus a rail freight of \$5.46 per acre—making a total of \$11.34 per acre. This cost of freight for 1982-1983 on 340 acres of wheat came to \$3,855.60. If we lose the Crow, the cost of freight for the same 340 acres this year, by the wheat pool estimate, would be \$4,141.20 and for an extra 100 acres I have in this year in excess of the 31.4 million tonnes, the cost will be \$4,140. This will be more than I paid on the 340 acres last year, on 100 bushels. This is not much of an incentive to increase my acreage.

[Translation]

les discussions à ce niveau, ce qui à mon avis aurait dû être fait depuis le début.

Si en fin de compte, on adopte le bill C-155, j'espère très sincèrement qu'il ne sera pas gravé dans la pierre. Je crois savoir que tel ne sera pas le cas, qu'il y aura en effet un processus d'examen et qu'il sera possible de tenir compte des points de vue des producteurs et d'autres personnes au fil du temps.

Cependant, monsieur le président, j'aimerais faire part à titre de conclusion de toute mon admiration pour Mr. Pepin, le ministre des Transports, tout particulièrement pour la présentation qu'il a faite lors de notre assemblée annuelle en novembre 1982. J'ai été très impressionné et touché par un homme qui a fait de gros efforts pour essayer de résoudre un problème très difficile. Je le félicite, ainsi que vous, monsieur le président. Merci.

Le président: Merci, M. Walker. Je passe maintenant la parole à M. Frank Stevenson. M. Stevenson, c'est à vous.

M. Frank Stevenson (présentation individuelle): Merci, monsieur le président, et les membres du comité de me donner la possibilité de présenter mes points de vue. Je suis un producteur de grains et un éleveur de bétail dans la région de Gold à l'Est de Grande Prairie. J'exploite mon entreprise avec deux de mes garçons et tant que nous pourrions y arriver, nous continuerons de travailler. Nous faisons les foin sur environ 2 000 acres, et nous avons également des pâturages pour le bétail. Nous élevons du bétail Angus de race pure.

Je suis conscient du fait que l'amélioration du système ferroviaire est nécessaire mais en ce qui me concerne toutes les sommes qui pourront être déversées dans le système ferroviaire devraient l'être sur une base équitable. Aucun homme d'affaires raisonnable ne consacrerait de l'argent à une entreprise sans pouvoir en tirer quelque chose. Il semble que l'on ne s'intéresse pas à l'exploitation agricole familiale et aux communautés des Prairies, et à mon avis cela n'est pas bon pour l'économie.

Si nous perdons le Nid-de-Corbeau, les producteurs devront se tourner vers le bétail. Le prix des bovins et des porcins chûtera car si nous conservons une vache ou une truie supplémentaire, nous produisons plus de 1 000 livres de viande en deux années pour le marché, ce qui entraînera une surproduction. Le marché tel qu'il est ne peut faire face à cette situation.

Le coût du transport du blé pour notre exploitation agricole en 1982 et 1983 se chiffrait à \$5,88 l'acre pour le transport par camion jusqu'à l'élévateur, plus un coût de transport ferroviaire de \$5,46 l'acre, soit un total de \$11,34 l'acre. Ces frais de transports pour 1982-83 pour 340 acre de blé se sont élevés à \$3 855,60. Si nous perdons le Nid-de-Corbeau, le coût du transport pour ces mêmes 340 acres cette année, selon les estimations de la Commission de blé, s'élèverait à \$4 141,20 et pour 100 acres supplémentaires que j'ai cette année en plus des 31,4 millions de tonnes, le montant serait de \$4 140. Cela représenterait plus que ce que j'ai payé pour les 340 acres l'année dernière sur 100 boisseaux. Il ne s'agit pas là d'un très bon stimulant pour augmenter ma superficie.

[Texte]

[Traduction]

• 2110

I feel the present Crow statute must remain intact.

I thank you.

The Chairman: Thank you very much, Mr. Stevenson.

I now call on Mr. Jim Miller, and I would ask you, Mr. Miller, if you would like to introduce the members of your family you have with you before you begin.

Mr. Jim Miller (Individual Presentation): Thank you, Mr. Chairman and ladies and gentlemen of the Transport committee.

We operate a family farm so I will introduce my family. With me is my wife Gladys, my daughter Jean and my son Greg. We operate a family farm about 55 miles northeast of Calgary, approximately 1,500 acres. About 800 acres of it is irrigated, and on occasion we have raised close to 100,000 bushels on this land because we have the irrigation. This has caused quite a few problems as far as marketing goes because we have high productivity on a small acreage.

Our farm is about 30 miles from a main CPR line, but we are about three miles from a CNR branch line. I will be getting back to that a little later.

I am an Alberta Wheat Pool member, but I do not support their position with regard to paying the Crow benefit to the railroads. If the pools are truly a democratically run co-op, then their board of directors should have no objection to the farmers' having freedom of choice as to how their share of the Crow benefit is paid. Indeed, I think the Wheat Pool has no right to assume they can speak for farmers politically as they have a vested interest in shipping grain by rail and protecting the monopoly of the elevator system regardless of the economic implications for the farmer.

Neither do I support those who think the railroads should be nationalized and the present Crow rate preserved at the present level forever.

Much has been said regarding how paying the Crow benefit to the railroads will drastically affect the livestock production on the prairies. My concern is that it will have an equally detrimental effect on grain producers.

If the Crow benefit is paid directly to the railroads and freight rates remain distance related and not cost related, there will be no incentive on the part of farmers, grain companies or the railroads to make our system more efficient.

I realize this committee is dealing with a transport subsidy, but how that subsidy is paid will greatly affect the costs of the handling system which will evolve.

Je pense qu'il ne faudrait pas toucher au Nid-de-Corbeau tel qu'il est actuellement.

Je vous remercie.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Stevenson.

Je vais maintenant passer la parole à M. Miller, et je vous demanderais, monsieur Miller, de bien vouloir nous présenter les membres de votre famille avant de commencer.

M. Jim Miller (présentation individuelle): Merci, monsieur le président, mesdames et messieurs du Comité des transports.

Nous exploitons une entreprise agricole familiale, c'est pourquoi j'aimerais vous présenter ma famille. Voici ma femme Gladys, ma fille Jean et mon fils Greg. Nous exploitons donc comme je viens de le dire une ferme familiale à environ 55 milles au nord-est de Calgary, ferme qui compte une superficie de 1,500 acres. Environ 800 acres sont irriguées, et à l'occasion nous avons produit près de 100,000 boisseaux en raison de cette irrigation. Celle-ci nous a toutefois causé quelques problèmes en ce qui a trait à la commercialisation car nous avons une productivité élevée pour une petite superficie.

Notre ferme se situe à environ 30 milles d'une ligne principale du CP, mais nous sommes à environ trois milles d'une ligne d'embranchement du CN. Je reviendrai sur ce point un petit peu plus tard.

Je suis membre de la *Alberta Wheat Pool*, mais je n'appuie pas la position de cette commission en ce qui concerne les paiements aux chemins de fer. Si les commissions sont de véritables coopératives démocratiques, dans ce cas leur conseil d'administration ne devrait pas s'opposer à la liberté de choix des agriculteurs quant à la façon de payer leur part des bénéfices du Nid-de-Corbeau. En fait, je suis d'avis que la Commission du blé n'a aucun droit de supposer qu'elle peut parler au plan politique au nom des agriculteurs, car elle a des intérêts dans le transport des grains par chemin de fer et protège le monopole des systèmes d'éleveurs quelles que soient les implications économiques pour l'agriculteur.

Je suis d'autre part contre ceux qui pensent que les chemins de fer devraient être nationalisés et que les tarifs actuels du Nid-de-Corbeau devraient rester à leur niveau actuel pour toujours.

On a cessé de dire que la façon dont les bénéfices du Nid-de-Corbeau seraient versés aux chemins de fer aurait des conséquences énormes sur l'élevage du bétail dans les Prairies. À mon avis cela aurait des conséquences tout aussi néfastes sur les producteurs de grains.

Si les sommes étaient versées directement aux chemins de fer et que les tarifs du fret étaient calculés selon les distances et non pas selon les coûts, les agriculteurs, les compagnies de grains ou les chemins de fer n'auraient aucun intérêt à ce que notre système devienne efficace.

Je suis conscient du fait que votre comité traite d'une subvention des transports, mais la façon dont cette subvention

[Text]

In 1946, when I started farming, primary and terminal elevator tariffs totalled 3¢ a bushel or \$1.10 a tonne. In 1982 primary and terminal elevator tariffs with dockage removal, plus the interest and storage costs, totalled \$19.59 a tonne or 53¢ a bushel. This is approximately four times the Crow rate just for our grain handling system. If these costs increase at 6% per year, which is the government guideline for inflation, it will cost \$55 a tonne or \$1.52 a bushel to sell grain through our elevator system by the year 2000.

I am concerned that if the Crow benefit is paid to the railways the cost of using uneconomical branch lines and uneconomical elevators will be averaged over all the farmers and the \$651 million will soon be used up in increased costs.

In summary, I would support the Double 80 formula proposed by the Alberta government. I think freight rates should be cost related and not distance related. Farmers need a system that allows the free market forces to keep all costs as low as possible so we can remain competitive in the world grain markets. If our system is not allowed to achieve maximum efficiency, then neither the farmers nor the taxpayers of Canada will be able to afford it.

Thank you.

The Chairman: Thank you very much, Mr. Miller.

We will now go to questioning, and again I remind members that this is going to be what I call a round robin, or maybe we should change it to a round crow. I will be starting with Mr. Hargrave. It will be one question each, but I will come back around again so I will give everybody a fair chance.

So, Mr. Hargrave, you have the first . . .

Mr. Benjamin: On a point of order, Mr. Chairman. Do we get one question, or will we question one of these witnesses each and then go around?

The Chairman: One question, and then the next trip you can question another one. You can direct it to whichever of the witnesses you want.

Mr. Benjamin: I see. It might work till midnight.

The Chairman: Mr. Hargrave.

Mr. Hargrave: Thank you, Mr. Chairman. Mr. Chairman, I would like to address my comments to Mrs. Karen Chase, our first speaker, and I would include her husband, who is here too, in that. I would like to commend Mrs. Chase for really a remarkable effort, which she quoted some from. She certainly did not read it all, and any members of this committee who have not had the pleasure of reading that full statement I

[Translation]

sera versée aura d'énormes répercussions sur les coûts du système de manutention qui en découlera.

Lorsque j'ai commencé mon exploitation en 1946, les tarifs des élévateurs primaires et de tête étaient de 3 c. le boisseau soit \$1,10 la tonne. En 1982, les tarifs avec en plus l'enlèvement des déchets, plus les frais d'intérêt et de stockage, s'élevaient à \$19,59 la tonne, soit 53c. le boisseau. Cela représente près de quatre fois le tarif du Nid-de-Corbeau simplement pour notre système de manutention des grains. Si ces coûts augmentaient de 6 p. 100 par an, ce qui est je pense les lignes directrices du gouvernement en matière d'inflation, il en coûterait \$55 la tonne soit \$1,52 le boisseau pour vendre des grains d'ici l'année 2000 par le biais de notre système d'élévateurs.

J'ai bien peur que si les bénéfices du Nid-de-Corbeau étaient versés aux chemins de fer, les frais d'utilisation de lignes d'embranchement non économiques et d'élévateurs eux aussi non économiques seraient répartis parmi tous les agriculteurs et que les 651 millions de dollars seraient rapidement utilisés en raison de l'augmentation des coûts.

En bref, je suis en faveur de la formule Double 80 proposée par le gouvernement albertain. Je pense que les tarifs de transports devraient être calculés selon les coûts et non pas les distances. Les agriculteurs ont besoin d'un système qui permette aux forces du marché libre de maintenir les coûts le plus bas possible afin de rester compétitifs sur les marchés mondiaux des grains. Si notre système ne peut atteindre une efficacité maximum, dans ce cas ni les agriculteurs ni les contribuables du Canada ne pourront se le permettre.

Je vous remercie.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Miller.

Nous allons maintenant poser des questions et je rappelle aux membres que nous allons leur poser des questions à tour de rôle. Je commencerai par M. Hargrave. Nous allons poser une question par personne, et je reviendrai ainsi sur chaque personne par la suite afin de donner à tout le monde les mêmes chances.

Monsieur Hargrave, vous êtes le premier.

M. Benjamin: Je voudrai faire un rappel au Règlement, monsieur le président. Avons-nous droit à une question à la fois ou bien posons-nous des question à l'un des témoins, et ainsi de suite?

Le président: Non, à une question, puis au tour suivant vous aurez droit à une autre question. Vous pouvez adresser votre question à qui vous voulez.

M. Benjamin: Nous pourrions être encore ici à minuit.

Le président: Monsieur Hargrave.

M. Hargrave: Merci, monsieur le président. Je voudrais m'adresser tout d'abord à M^{me} Karen Chase, et j'aimerais inclure également son mari qui est présent. J'aimerais adresser mes félicitations à M^{me} Chase pour son remarquable exposé, dont elle a lu quelques passages. Elle n'a certainement pas tout lu, et les membres de ce comité qui n'ont pas eu le plaisir de

[*Texte*]

would encourage to do it. It is a masterpiece of phrasing and philosophy and so on. I think it was exceedingly well done, Karen, and I commend you for it.

Mr. Chairman, on a point of clarification, may I open up a subject and address several short snappers to the person? I would think that should be . . .

The Chairman: I thought this would be the most efficient way of doing it; but, as I have said before, I am not trying to dictate how the committee will work. I just wanted to make sure that every member got an opportunity to ask some questions.

Mr. Hargrave: I will be discreet.

Mrs. Chase, I would like to say that I can only assume from the depth of your presentation that you and your husband—and I take it your family—are all involved in your operation and that you live right on it and that it is a full-time job. Is that essentially correct?

Mrs. Chase: This is true.

Mr. Hargrave: Would you tell the committee very briefly—and I know it will not take long—what you mean by the phrase “seed stock operation”? I think that would be useful.

Mrs. Chase: Yes, sir. In a seed stock operation our primary customers, if you will, would not necessarily be the stockyards. We endeavour to sell our stock, our registered Simmental cattle, to other seed stock operations, and in our particular operation we supply many of our neighbours—and our neighbours for purposes of this discussion would be within a 20-mile radius of our farm—with replacement heifers, with bulls every year. We really do not market our cattle to go to the stockyards. We try and sell private treaty or off the farm to other cattle producers to upgrade their stock, their herds.

Mr. Hargrave: In the conduct of your business it seems that you from time to time require additional feed grains, and if you do not produce them yourself on your own farm you purchase them locally from other farmers. Is it essentially correct that this is a part of your operation?

Mrs. Chase: Yes, sir. In fact, we have the ability through share-cropping to procure enough straw and hay to meet our winter requirements most years. However, for example, we require about 1,500 round bales per year to last us through the winter. This year, because of crop conditions in Alberta and the land to which we have access to share-crop, at the present time we have only taken off 250 round bales. So you can see the difference. You therefore know that at least in this given year we are going to have to purchase hay and straw to meet our winter requirements.

In addition, sir, we do not have the land base. All of the grains that are necessary for us to finish our product must be purchased elsewhere. We do not have the capacity to grow our own grain.

[*Traduction*]

lire tout le texte seraient bien inspirés de le faire. Il s'agit d'un véritable petit bijou de littérature. Je vous en félicite Karen.

Monsieur le président, j'aimerais obtenir quelques explications et puis-je aborder plusieurs petits points avec le témoin? Je pense que cela . . .

Le président: Je pense que cela serait en effet la meilleure façon d'agir. Cependant, comme je l'ai dit, je ne veux pas imposer une forme de travail bien précise au comité. Je veux simplement m'assurer que tous les membres auront bien la possibilité de répondre à des questions.

M. Hargrave: Je serai discret.

Madame Chase, je crois pouvoir dire d'après votre présentation que vous et votre mari, et je suppose votre famille, effectuez un véritable travail à plein temps. Est-ce exact?

Mme Chase: En effet.

M. Hargrave: Pourriez-vous dire très brièvement au comité, et je suis sûr que cela ne prendra pas de temps, ce que vous voulez dire par «production de sujets de souche»? Je pense que votre explication nous serait très utile.

Mme Chase: Parfait. Dans la production de sujets de souche, nos principaux clients ne seraient pas nécessairement les parcs à bestiaux. Nous nous engageons à vendre notre stock, notre bétail Simmental enregistré, à d'autres producteurs de sujets de souche, et en ce qui nous concerne tout particulièrement nous approvisionnons ainsi un grand nombre de nos voisins, par voisins nous entendons dans un rayon de 20 milles aux alentours de notre ferme, en génisses de remplacement, et en taureaux chaque année. Nous n'expédions pas notre bétail vers les parcs à bestiaux. Nous essayons de les vendre à titre privé à d'autres producteurs de bétail afin qu'ils améliorent leur troupeau.

M. Hargrave: Il semble que de temps à autre vous ayez besoin de grains de provende supplémentaires, et que si vous ne les produisez pas vous-mêmes dans votre ferme vous devez les acheter dans la région auprès d'autres fermiers. Est-ce exact que cela fait partie de votre exploitation?

Mme Chase: C'est exact. En fait, nous avons la possibilité grâce à un système de partage de la récolte de produire suffisamment de foin et de paille pour faire face à nos besoins hivernaux presque tous les ans. Par exemple, il nous faut environ 1,500 balles par année pour tout l'hiver. Cette année, en raison des conditions des récoltes en Alberta et des terres auxquelles nous avons accès dans le système du partage des récoltes, nous n'avons ramassé que 250 balles à l'heure actuelle. Vous pouvez donc calculer la différence. Vous voyez ainsi que ne serait-ce que pour cette année nous allons devoir acheter de la paille et du foin pour faire face à cet hiver.

D'autre part, monsieur, nous devons acheter ailleurs tous les grains qu'il nous faut pour finir nos produits. Nous n'avons pas la possibilité de faire pousser nos propres grains.

[Text]

• 2120

Mr. Hargrave: This will be my final question, Mr. Chairman.

Mrs. Chase, I noticed that you quoted the second last paragraph in total and it is indeed a very succinct statement. I, in turn, will just quote a very small part of it. You call for our committee here:

... to provide an amendment to Bill C-155 that is at once both and market and resource neutral.

This business of describing whatever action we do as a neutral one is one I do not think we hear used often enough. It may be somewhat confusing to people who are not used to it. I think it is a very, very important approach to take in this subject. The objective of coming up with a policy that is neutral in the marketplace I would think would be very difficult. But I would ask you if you would mind enlarging somewhat on it. I know you lead right into the fact that you are supportive of the freedom-of-choice concept in the amendment you have called for, but would you make a comment in whatever manner you would like about that phrase, which I think is a very vital part of your whole presentation?

Mrs. Chase: Yes sir. When Mr. Pepin established the Gilson committee, or established a committee which was headed by Dr. Clay Gilson, one of the seven recommendations or mandates which was given the committee was to formulate a policy or make a recommendation which would in fact be neutral in its implications. I know you are aware of the many hundreds and hundreds of hours that went into the Gilson proposal. Dr. Gilson's conclusion was that his proposal would be market and resource neutral.

It was not as neutral as perhaps somebody on this side might have liked because in fact whatever we discuss, be it Double 80 or Dr. Gilson, it probably is safe to say it is a compromise. The Double 80 which was tabled here yesterday by our Minister of Agriculture, Mr. Fjordbotten, is again another attempt at providing a policy, or the suggestion of an amendment to Bill C-155, which would be, to the greatest degree possible, market and resource neutral. As Bill C-155 presently stands, it is not, repeat not, market neutral nor resource neutral, and because of that it clearly perpetuates the distortions, the difficulties which we presently face. In fact, the pay-the-railway concept will greatly increase the distortions presently existing on the Prairies, and will cause grave difficulties which we cannot even imagine at this time.

In the amendment, whether you look at Gilson or the Double 80 freedom of choice, it is a compromise, and it is not as great a resource and neutral aspect as we would have, but it is the best that has come forward.

Mr. Hargrave: Mr. Chairman, I thank you very much and I thank Mrs. Chase, and I will take you at your word. I want to be listed for a second round in my turn.

[Translation]

M. Hargrave: Ce sera ma dernière question, monsieur le président.

Madame Chase, je remarque que vous avez cité l'avant-dernier paragraphe en totalité et c'est vraiment une formulation très concise. À mon tour, j'en citerai seulement une toute petite partie. Notre comité s'est réuni ici

... afin d'apporter un amendement au Bill C-155 qui n'aura aucun effet néfaste sur le marché et les ressources.

Cette façon de décrire toute action que nous entreprenons comme une action neutre est une façon que nous n'avons pas l'habitude d'entendre souvent. Cela peut-être quelque peu troublant pour des gens qui n'y sont pas habitués. Je pense qu'il est extrêmement important de comprendre ce sujet. L'objectif de proposer une politique qui n'a aucun effet néfaste sur le marché serait, je pense, très difficile. Mais je voudrais vous demander si cela vous ennuierait de vous étendre là-dessus. Je sais que vous êtes partisan du concept de la liberté de choix dans l'amendement que vous avez demandé, mais voudriez-vous faire un commentaire de quelque façon qu'il vous plaira sur cette phrase, laquelle constitue, je pense, une partie fondamentale de tout votre exposé?

Mme Chase: Oui, monsieur. Quand M. Pepin a constitué le Comité Gilson, ou constitué un comité dirigé par M. Clay Gilson, l'une des sept recommandations ou consignes du comité était de formuler une politique ou de faire une recommandation qui se révélerait neutre dans ses répercussions. Je sais que vous êtes conscient des centaines d'heures passées à formuler la proposition Gilson. La conclusion de M. Gilson était que sa proposition n'aurait aucun effet néfaste sur le marché et sur les ressources.

Ce n'était pas aussi neutre que quelqu'un de ce côté aurait aimé que cela soit parce que, en fait, quoi que nous discussions, soit du Double 80 soit de M. Gilson, il est plus sûr de dire que c'est un compromis. Le Double 80 qui a été présenté ici hier par notre ministre de l'Agriculture, M. Fjordbotten, constitue en outre une autre tentative de fournir une politique, ou la suggestion d'un amendement au Bill C-155, qui n'aurait, au plus haut point, aucun effet néfaste sur le marché et les ressources. Tel que le Bill C-155 se présente à l'heure actuelle, il a, je le répète, des effets néfastes sur le marché et les ressources et à cause de cela il perpétue nettement les distortions, les difficultés que nous rencontrons actuellement. En fait, l'option qui consisterait à verser des sommes aux chemins de fer accroîtrait fortement les distortions qui existent en ce moment dans les Prairies et causerait de graves difficultés que nous ne pouvons même pas imaginer à l'heure actuelle.

Dans l'amendement, que vous considérez la proposition Gilson ou la liberté de choix que mentionne le Double 80, c'est un compromis, et ce n'est pas aussi neutre que nous le souhaiterions mais c'est ce qui nous a été présenté de mieux.

M. Hargrave: Monsieur le président, je vous remercie beaucoup et je remercie M^{me} Chase, et je vous prendrai au mot. Je désire être inscrit pour une deuxième intervention.

[Texte]

The Chairman: Thank you, Mr. Hargrave. I am calling on members in the order in which they gave me their names. Mr. Malone.

Mr. Malone: Mr. Chairman, I think the first obligation I feel is to commend all of the witnesses before us. I really think their presentation made an excellent case, certainly in delivery and I have heard some very interesting information.

I would like to address my question to Mr. Bruce Walker. I believe you are a very unique witness to us because a tremendous amount of the persuasion on this particular issue centers on the representation being put forward by the pools.

You come to us as a person who was a delegate in that organization, and then left for whatever reasons you left. You made the claim you had been given at a meeting some misrepresentation. I have some difficulties when I take a look at the numbers which the organization claims to represent, when groups who take quite divergent and opposite views, such as the barley growers, soft wheat growers, and cattle associations, who claim that amongst their membership, they range between 90% and 95% pool members. My question to you is this: Would you expand on the method and nature of misrepresentation you believe or can allege to be the case, and to the extent you think it is representative in terms of what they are setting in front of the members of this committee as fact?

Mr. Walker: Mr. Chairman, with regard to the specific misrepresentation of information, Mr. Malone, I suggested there were 10 items that I was familiar with, and I suggest I was not involved behind the scenes in the Gilson process and privy to all the technical information and discussion which went on.

Within about half a day of having this, and this is only a copy, which is the best I could come by... I understand that the provincial government gives copies of the Gilson report away free now, but this is not one of those freebies. This is a copy I purloined on my own. In a very short time I was able to discern numerous discrepancies. It did not happen very rapidly. We are talking about getting the pool's information on approximately July 23, 1982, and me getting around to acting on what I thought was a serious violation of principle, this being the reason I resigned. I thought this was a serious violation of principle which needed to be brought to public attention.

I have since filed my nomination to stand for re-election as Wheat Pool delegate in our subdistrict, as yet uncontested. The nominations close next week. If you would care that I briefly go over the wrongdoings.

The Wheat Pool's version of the Gilson report omits the overview by farm leaders defining the problems and goals for prairie agriculture. This is Chapter II of the Gilson report. It does not fairly reflect the Gilson theme for a comprehensive solution. This is something that Mrs. Chase referred to. The summary and recommendations were not given prominence in

[Traduction]

Le président: Merci, monsieur Hargrave. J'appelle les membres dans l'ordre suivant lequel ils m'ont donné leurs noms. Monsieur Malone.

M. Malone: Monsieur le président, je tiens tout d'abord à faire l'éloge des témoins présents devant nous. Je pense sincèrement qu'ils ont exposé de bons arguments, et j'ai entendu quelques très intéressantes informations.

Je voudrais poser ma question à M. Bruce Walker. Je crois que vous êtes pour nous un témoin vraiment unique parce qu'une énorme partie de la motivation sur ce problème particulier tourne autour des faits mis en avant par les commissions.

Vous vous êtes présenté devant nous à titre de délégué de cette organisation, que vous avez ensuite quitté pour quelque raison que ce soit. Vous avez prétendu avoir reçu à une réunion de faux renseignements. J'ai quelque difficulté à comprendre ce qui se passe quand je regarde le nombre d'adhérents que l'organisation prétend représenter, et que je m'aperçois que des groupes qui ont des points de vue entièrement divergents, tels que les producteurs d'orge, les producteurs de blé tendre, et les associations d'éleveurs, comptent en fait parmi leurs membres entre 90 et 95 p. 100 d'adhérents aux commissions. La question que je vous pose est la suivante: Vous étendriez-vous sur la nature des faux renseignements dont vous avez parlé un peu plus tôt et sur l'importance que ces données peuvent avoir sur les membres du comité?

M. Walker: Monsieur le président, en ce qui concerne les faux renseignements, monsieur Malone, j'ai suggéré qu'il y avait dix points avec lesquels j'étais familier et que je n'étais pas concerné par la méthode Gilson et au courant de toutes les informations et discussions techniques qui sont survenues.

Depuis environ une demi-journée que j'ai cela entre les mains, et c'est seulement une copie, ce que j'ai pu obtenir de mieux... Je crois savoir que le gouvernement provincial distribue généreusement des copies du rapport Gilson maintenant, mais celle-ci n'est pas une copie gratuite. C'est une copie que je me suis procuré moi-même. Très vite, j'ai pu discerner de nombreuses contradictions. Cela ne s'est pas produit très rapidement. Il s'agissait de recueillir des données sur les commissions pour le 23 juillet 1982 et je me suis retrouvé dans une situation que je considérais comme une grave violation de principe, ceci étant la raison pour laquelle j'ai démissionné. Je pensais qu'il fallait porter cette grave violation de principe à l'attention du public.

J'ai depuis posé ma candidature pour me faire réélire délégué de la Commission du blé dans notre subdivision, celle-ci n'a pas encore été contestée. La date limite des candidatures est fixée à la semaine prochaine. Si vous le permettez, je passerai brièvement sur les infractions.

La version de la Commission du blé du rapport Gilson néglige le point de vue des dirigeants agricoles définissant les problèmes et les objectifs de l'agriculture des Prairies. C'est le chapitre 4 du rapport Gilson. Il ne reflète pas impartialement l'idée de Gilson d'une solution d'ensemble. M^{me} Chase en a parlé auparavant. La commission dans son rapport n'a pas

[Text]

the pool's representation. The 12-page summary of recommendations, as authored by Dr. Gilson, were buried under 83 pages of, politely, nothing more than corporate and political interpretation of what had transpired. It was not the Gilson report. As an aside, the last item on the agenda for the first day of the two-day special meeting to consider the Gilson report was a presentation by President Macpherson of those very recommendations. It was not done, and to the best of my memory, we never did even cover the rather abbreviated summary of recommendations, let alone the logic and discussion preceding it in the body of the Gilson report.

The pool's information refers to a central control authority. In fact, the pool has asked that the GTA be named Central Co-ordinating Agency, and calls it Gilson's plan for control. It imputes the railways and Transport Canada's motives for Gilson's handling of branch line maintenance when recommendations were introduced, at the pool's request, as a big stick to get better performance out of the railways.

The sixth item, and these from here on would be of more interest to basic producers, there was no effort by the pool to show the benefits of the Gilson report to individual farmers on prairie agriculture despite intensive pool involvement with the process of change. The pools were there of their own volition. I suppose they did have a sense of responsibility to be involved in the Gilson process. Nevertheless, they were there on their own. There was no effort by the pool to explain Gilson's careful examination of alternate methods of payment in detail.

• 2130

As delegates, we knew little about direct payments to the farmer. One personal interpretation of that is that perhaps the president of the Alberta Wheat Pool did not feel comfortable getting involved at that stage with something on the magnitude of payments of the subsidy to the producer, when the pool's position was basically no change to Crow, as I understand it. There was no serious effort by the pool to handle the great concern and the many ideas that Gilson had for system efficiency—this is the previous item I read out of the Gilson report—as a means to offset inflationary transport cost increases.

Personally, when I was given that information... Why did I not know beforehand? The Gilson report was a public document. It was public knowledge shortly before the meeting. As a new delegate, I had asked the pool representative in the area to send me this information beforehand. I wanted to study it a little bit. He told me I would get everything I needed when I got there. As background, we had just lost my father a few weeks before that, and I was awfully busy. I did not have any time really to pursue it.

[Translation]

accordé l'importance qu'il fallait au résumé des recommandations. Ce résumé de 12 pages, dont M. Gilson est l'auteur, était enfoui sous 83 pages de jargon politique de ce qui avait transpiré. Cela n'avait rien à voir avec le rapport Gilson. Par ailleurs, la dernière question à l'ordre du jour de la première journée de la réunion spéciale de deux jours pour examiner le rapport Gilson était une présentation du président Macpherson de ces mêmes recommandations. Cela n'a pas été fait, et autant que je m'en souviens, nous n'avons même pas traité du résumé des recommandations, encore moins du corps même du texte du rapport Gilson.

Ces données de la Commission font allusion à une autorité centrale de contrôle. En fait, la Commission a demandé que l'OTG soit nommé Organisme de coordination centrale et que l'on se serve du plan Gilson pour le contrôle. Les données laissent entendre que les motifs des chemins de fer et de Transports Canada pour la mise en application selon Gilson de l'entretien des lignes d'embranchement, lorsque les recommandations furent présentées, à la demande de la Commission, agissent comme un stimulant pour obtenir un meilleur rendement des chemins de fer.

Le sixième point, et à partir de celui-ci les producteurs de base y trouveront plus d'intérêt, la Commission n'a fait aucun effort pour montrer le bénéfice que les fermiers pouvaient retirer du rapport Gilson malgré le rôle immense joué par la Commission dans le processus de changement. Les Commissions se sont retrouvées là de leur propre gré. Je suppose qu'ils avaient le sens des responsabilités pour participer au processus Gilson. Néanmoins, ils étaient là de leur propre chef. La Commission n'a fait aucun effort pour expliquer en détail l'examen minutieux par Gilson d'autres méthodes de paiements.

A titre de délégués, nous savons peu de choses au sujet des paiements directs au fermier. Une interprétation personnelle est que peut-être le président de la Commission du blé de l'Alberta n'était pas à son aise de se sentir impliqué à ce stade dans quelque chose ayant trait à l'ampleur des paiements de subventions aux producteurs, alors que la position de la Commission était de n'apporter aucun changement aux tarifs du Nid-de-Corbeau. La Commission n'a fait aucun effort sérieux pour tenir compte des nombreuses idées que Gilson avait sur l'efficacité du système—c'est le point précédent que j'ai lu dans le rapport Gilson—comme moyen de compenser l'inflation des coûts du transport.

Personnellement, quand on m'a donné ces données... Pourquoi ne les ai-je pas eues plus tôt? Le rapport Gilson était un document public. Il était connu du public peu avant la réunion. À titre de nouveau délégué, j'ai demandé au représentant de la Commission dans la région de m'envoyer ces données à l'avance. Je voulais les étudier un peu. Il m'a dit que j'aurai tout ce dont j'avais besoin lorsque je serai là. Nous venions de perdre mon père quelques jours auparavant, et j'ai été terriblement occupé. Je n'ai pas eu le temps de m'en occuper davantage.

[Texte]

I took it at face value that we would give Gilson a fair and open discussion. We did not. The Wheat Pool's version of the Gilson report completely omitted Gilson's observation about inflation and grain prices and the merit of relating freight costs to the price of grain. You will recognize this as the safety net of the Argue proposal. This was an element of the discussions in the Gilson process. It was news to me until, following our annual meeting last December, the board, given the authority to negotiate on our behalf, chose to endorse the Argue proposal.

In a meeting I had with President Macpherson after my resignation, he admitted to me... Between Christmas and New Year's, I had asked them to send me the numbers on this Argue proposal because I wanted to look at it. A few weeks ago, Mr. Macpherson conceded to me that the Argue proposal was not really a proposal; it was just sort of an idea.

Finally, there was no effort to explain the reasoning of the phase-in process from subsidy payment to the railways, phasing into a payment to the producer, and it omitted the critical role of the 1985-1986 review on the method of payment. This was an item, I understand, which was emphasized by the United Grain Growers, who now have my business.

There were numerous other discrepancies in the information presented by the Wheat Pool, as it was represented to us. I can show you the document with bold print, *The Gilson Report*, with, in small print, the words, "A Workbook for the Delegates". I thought that was the Gilson report. By about the middle of January, after ferreting through it, I had found out that a lot of the arguments they used against Gilson, once you understood things a little better, were actually arguments in favour.

At that time, I went about at my January delegates' report meetings to the membership in my area, telling the members they were going to need variable rates and producer payments to stand any chance in the future. That position on my part was well received by all except the public relations fellow who accompanies you at all these meetings. He was the biggest hurdle I had to overcome.

The Chairman: Thank you, Mr. Walker. Mr. Kilgour.

Mr. Kilgour: Thank you, Mr. Chairman. Mrs. Chase's report, I confess, I think is one of the best we have received, at least of those I have heard in Edmonton, and I would like to congratulate her on it.

Can I put a quote to you, ma'am, and ask you if you might make a comment on it? Maybe some of the other people who have come out tonight might make a comment on your statement as well. It is on the fourth page of your brief, and I will just quote it. It is quite short, and I will do it slowly so everybody who is interested might wish to comment on it. You say:

In the 1980-1981 crop year, a total of 744 million bushels of oats and barley were produced on the prairies. Of this amount, approximately 316 million bushels, or 42%, were

[Traduction]

J'ai pris pour argent comptant que nous offririons à Gilson un débat loyal et ouvert. Nous ne l'avons pas fait. La version de la Commission du blé du rapport Gilson a totalement négligé les observations de Gilson sur l'inflation et les prix des grains et fait peu de cas de son mérite d'avoir relié les coûts du fret aux prix des grains. Vous reconnaîtrez là la trame de la proposition Argue. C'était un élément des discussions du processus Gilson. Ceci était nouveau pour moi jusqu'à ce que, à la suite de notre réunion annuelle en décembre dernier, le Conseil, étant donné son pouvoir de négocier en notre nom, choisisse d'adhérer à la proposition Argue.

Lors d'une réunion avec le président Macpherson, après ma démission, celui-ci m'a avoué... Entre Noël et le jour de l'An, je leur ai demandé de m'envoyer les chiffres de cette proposition Argue parce que je souhaitais les examiner. Il y a quelques semaines, M. Macpherson a admis que la proposition Argue n'était pas vraiment une proposition; c'était seulement une idée.

Finalement, aucun effort n'a été fait pour expliquer le raisonnement du passage progressif de la méthode des paiements de subventions aux chemins de fer, à celle des paiements aux producteurs, et le rôle crucial de la révision 1985-1986 de la méthode de paiements a été omis. Ceci est un point, je crois savoir, sur lequel les *United Grain Growers* ont insisté, organisme avec lequel je traite actuellement.

Il y avait beaucoup d'autres contradictions dans les données fournies par la Commission du blé. Je peux vous montrer le document avec en caractères gras *le Rapport Gilson*, avec en petits caractères les mots «Manuel de travail à l'intention des délégués». Je pensais que c'était le rapport Gilson. Vers la mi-janvier, après avoir fureté dans celui-ci, je découvris, une fois mieux au courant, que plusieurs des arguments utilisés contre Gilson étaient en fait des arguments en sa faveur.

A ce moment-là, je me suis rendu aux réunions de janvier des délégués de ma région et j'ai dit aux membres qu'ils allaient avoir besoin de taux variables et de paiements aux producteurs pour avoir de bonnes chances dans le futur. Ma position fut bien admise par tous sauf par le chargé des relations publiques qui vous accompagne à toutes ces réunions. Il constitua l'obstacle le plus difficile que j'ai eu à franchir.

Le président: Merci, monsieur Walker. Monsieur Kilgour.

M. Kilgour: Merci, monsieur le président. Je pense que le rapport de M^{me} Chase est l'un des meilleurs que nous ayons entendu, au moins de ceux que j'ai entendus à Edmonton, et je voudrais la féliciter à ce sujet.

Puis-je vous citer madame et vous demander si vous pourriez faire ensuite un commentaire là-dessus? Peut-être que certaines des personnes qui sont venues ce soir pourraient faire également un commentaire sur votre déclaration. C'est à la page quatre de votre exposé et j'en citerai un extrait. C'est assez court et je le ferai lentement, ainsi ceux qui le souhaitent pourront faire des commentaires. Vous dites:

Au cours de l'année-récolte 1980-1981, un total de 744 millions de boisseaux d'avoine et d'orge ont été produits dans les Prairies. Approximativement 316 millions de

[Text]

consumed on the prairies. Mr. Pepin's pay-the-railway legislation, allowing money to be paid as a subsidy only on export grain, ensures that western livestock producers will have to pay (1) fair market value for grain, plus (2) the level of the subsidy paid to the railways. Therefore, local livestock producers will be required to match an export subsidy of approximately \$32 per tonne when purchasing a locally produced commodity for domestic use.

Can you add anything to that point, or have you put it all there?

Mrs. Chase: I think I would hope I put it all there, other than to say, for example, sir, that on our farm the cheapest grain bill my husband and I have had in the last five years was \$27,000. That was our cheapest grain bill, and one was as high as, I believe, \$43,000. So, sir, if you add \$32 per tonne by 1990-1991, I do not know how we can stay in business.

The Chairman: Mr. Flis.

Mr. Flis: Thank you, Mr. Chairman.

Mr. Kilgour: As a point of order, I wonder, maybe as a courtesy, if anybody else would like to comment on that quote.

The Chairman: No, no, you can do that on your next round. If every member starts getting each witness to comment on a question, some members are not going to get any questions.

Mr. Kilgour: Fine, thank you.

The Chairman: I suspect the level of stamina will be gone before then. Mr. Flis.

Mr. Flis: I, too, want to compliment all the witnesses who have appeared before us and given us such clear presentations. It is very meaningful to the committee to hear your farming experiences and operations firsthand. Mr. Walker, I thank you for your admiration for the Minister of Transportation. I think that admiration is evident here from all three parties. We will pass that on personally to the minister.

Mr. Macklin, I can see, like the other witnesses, you run a very efficient farm, because you have everything worked out to the last penny. Coming from a farm in Saskatchewan, where we had a family farm for 25 years, I know how difficult it is to make ends meet in any farming operation.

Of the \$89.75 of your costs, can you tell the committee, in dollar figures and percentages, what percentage of it was transportation cost?

Mr. Macklin: Mr. Chairman, of that \$89, the percentage of rail transport was not included in that the price that we generally receive at the elevator point is minus the freight. So in calculating my costs, I put in the direct costs to get the grain to the point of delivery.

[Translation]

boisseaux, soit 42 p. 100, ont été consommés sur place. La loi de M. Pepin, sur les versement aux chemins de fer accordant des subventions seulement pour les grains exportés, assure que les producteurs de bétail de l'Ouest auront à payer (1) la juste valeur du marché pour les grains, plus (2) le montant de la subvention versée aux chemins de fer. Par conséquent, les producteurs locaux de bétail devront verser un montant équivalent à la subvention à l'exportation d'environ \$32 la tonne lorsqu'ils achèteront une denrée produite localement pour leur usage courant.

Pouvez-vous ajouter quelque chose à cela, ou avez-vous tout dit à ce sujet?

Mme Chase: J'espère avoir tout dit à ce sujet sinon que, par exemple, monsieur, dans notre ferme, la plus petite facture de grains que mon mari et moi-même avons dû payer au cours des cinq dernières années s'est élevée à \$21,000. C'était là notre facture de grains la plus basse, et l'une des plus importante s'est élevée, je crois, à \$43,000. Ainsi, monsieur, si vous ajoutez \$32 par tonne d'ici 1990-1991, je ne sais pas comment nous pourrions continuer.

Le président: Monsieur Flis.

M. Flis: Merci monsieur le président.

M. Kilgour: Je voudrais faire un rappel au Règlement. Je me demande si quelqu'un d'autre aimerait faire des commentaires sur cette citation?

Le président: Non, non, vous pouvez faire cela lors de votre prochaine intervention. Si chaque membre commence à demander à chaque témoin de faire des commentaires sur une question, certains membres ne pourront poser aucune question.

M. Kilgour: Très bien, merci.

Le président: J'ai le sentiment que nous n'aurons plus de force d'ici là. Monsieur Flis.

M. Flis: Je désire également complimenter tous les témoins qui se sont présentés devant nous et nous ont donné de si claires explications. Il est très important pour le comité de connaître vos expériences et vos activités agricoles de première main. Monsieur Walker, je vous remercie de votre admiration pour le ministre des Transports. Je pense que cette admiration est propre aux trois parties en présence. Nous transmettrons cela personnellement au ministre.

Monsieur Macklin, je constate, comme les autres témoins, que vous exploitez une ferme au rendement efficace, puisque vous tirez parti de tout jusqu'au dernier sou. Venant d'une ferme de la Saskatchewan, où nous avons possédé une ferme familiale pendant 25 ans, je sais combien il est difficile de joindre les deux bouts dans toute exploitation agricole.

Sur le montant de vos coûts qui s'élève à \$89.75, pouvez-vous dire au comité, en chiffres et en pourcentages, à combien se montent les frais de transport?

M. Macklin: Monsieur le président, dans ces \$89 le pourcentage du transport par rail n'était pas inclus en raison du fait que le prix que nous recevons généralement au silo est calculé sans le fret. Ainsi en calculant mes coûts, j'inclus les frais directs pour envoyer les grains où ils doivent être livrés.

[*Texte*]

Now, the cost per hundredweight at my delivery point is 28¢ per hundredweight. I have not figured out exactly what it would be on 50 bushels of barley, because I took then my revenue, minus the freight, and made the comparison between my cash costs and my cash revenue. But it is 28¢ a hundredweight. If you have a 50-bushel crop, times 48 pounds per bushel for barley . . . You could make the calculation, but I will not take your time to do that right here.

The Chairman: Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, again, I am like the fellow who got thrown into a harem: I know what to do, but I do not know where to start. I will start with Mrs. Chase.

The Chairman: You can start with whomever you like. Go to it.

• 2140

Mr. Benjamin: Okay. I will follow up on what Mr. Hargrave had to ask Mrs. Chase.

I take it in your answers to him that the farm you and your husband have south of Calgary is your sole living. You have no other outside income or salaries or anything else?

Mrs. Chase: No, sir.

Mr. Benjamin: Okay. Fine. We have a lot of farmers who work at a job and . . .

Mr. Kilgour: He has asked his question and he has had an answer. Can we go on to the next person, Mr. Chairman? You have been tough on the rest of us. The same with Mr. Benjamin, whose question was ridiculous in the first place. Can we go on to the next question?

The Chairman: I thought Mr. Benjamin was simply getting a very brief point of information and that he was then going to his immediate question. I will give him that opportunity.

Mr. Benjamin: I will do only as Mr. Hargrave and Mr. Flis have done, three or four questions to the same witness.

I have read with interest your brief, and I find a lot of the statistics you have are the same ones we have, except that we arrived at a different conclusion.

I note in your brief you say that the Pepin pay-the-railroad legislation allowing money to be paid as a subsidy only on export grain ensures that western livestock producers will have to pay fair market value for the grain. Do you object to paying fair market value? Do you expect to get fair market value for your production in your farm operation? Do you object to giving the grain producers fair market value?

Mrs. Chase: Of course I do not, Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: Then why did you put it in there? Why did you put it in there then?

The Chairman: Mr. Mazankowski.

Mr. Mazankowski: Thank you, Mr. Chairman. I would like to direct my question to Mr. Miller.

[*Traduction*]

Maintenant, le coût du quintal à l'endroit de livraison est de 28c. le quintal. Je n'ai pas calculé exactement ce que cela ferait pour 50 boisseaux d'orge parce que je prends alors mon revenu, moins le fret, et je fais la comparaison entre mes frais et mes revenus. Mais c'est 28c. le quintal. Si vous avez une récolte de 50 boisseaux multipliés par 48 livres le boisseau pour l'orge . . . Vous pouvez faire le calcul, mais je n'abuserai pas de votre temps.

Le président: Monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Monsieur le président, je suis de nouveau comme le gars qui va dans un harem: je sais quoi faire, mais je ne sais pas par où commencer. Je commencerai par M^{me} Chase.

Le président: Vous pouvez commencer avec qui vous voulez. Poursuivez.

M. Benjamin: D'accord. Je continuerai sur ce que M. Hargrave voulait demander à M^{me} Chase.

Je crois comprendre d'après vos réponses que la ferme que vous et votre mari exploitez au sud de Calgary est votre unique moyen d'existence. Vous n'avez pas d'autres revenus?

Mme Chase: Non, monsieur.

M. Benjamin: Très bien. Nous avons beaucoup de fermiers qui ont un emploi et . . .

M. Kilgour: M. Benjamin a posé sa question et il a obtenu une réponse. Pouvons-nous passer à la personne suivante monsieur le président? Vous avez été intransigeant avec nous tous. Soyez-le aussi avec M. Benjamin dont la question était en outre ridicule. Pouvons-nous passer à la prochaine question?

Le président: Je pense que M. Benjamin voulait simplement préciser un point et c'est pour cela qu'il a posé directement sa question. Je lui donnerai cette possibilité.

M. Benjamin: J'agirai de la même façon que messieurs Hargrave et Flis, trois ou quatre questions au même témoin.

J'ai lu avec intérêt votre exposé et je constate que plusieurs des statistiques que vous avez sont les mêmes que les nôtres, sauf que nous arrivons à une conclusion différente.

Vous dites dans votre exposé que la loi Pepin sur les versements aux chemins de fer accordant une subvention seulement aux grains exportés assure que les producteurs de bétail de l'Ouest devront payer la juste valeur du marché pour les grains. Trouvez-vous à redire au fait de payer la juste valeur du marché? Comptez-vous obtenir la juste valeur du marché pour votre production? Trouvez-vous à redire au fait de donner aux producteurs la juste valeur du marché?

Mme Chase: Bien sûr que non, monsieur Benjamin . . .

M. Benjamin: Alors pourquoi l'avez-vous dit dans votre exposé?

Le président: Monsieur Mazankowski.

M. Mazankowski: Merci, monsieur le président. Je voudrais poser ma question à M. Miller.

[Text]

Mr. Miller, in your brief you state that the cost of primary terminal elevator tariffs, dockage, interest and storage works out to roughly 53¢ a bushel and if the costs increase at 6% a year by the year 2000 that figure will reach \$1.52 a bushel. If we look at the projected future freight rates to the year 2000 on the basis of the projections that have been given to us, we are looking at a freight rate that will be equal to 12.5 times Crow. I am not sure what your freight rate is, but assume it is 13¢ a bushel at present. Multiply that by 12.5 and you come up with \$1.60 plus. So you are going to end up with freight, elevation, handling, dockage—the combined total of about \$3.15 a bushel. If that is so, what kind of a price will the producer have to look at for his barley to be a viable operation? I realize it is somewhat speculative, but when you look at those two components, which reach a level of \$3.15, could you tell the committee what level barley prices would have to be at in order for a producer to be a viable barley producer?

Mr. J. Miller: Mr. Mazankowski, I have not speculated that far into the future.

Mr. Mazankowski: I only asked the question because you speculated on the tariffs for handling and dockage and interest. I think if it is fair to look at that it is fair to look at the freight rate as well. We are really looking at what the future holds for the grain producer in this part of the country.

Mr. J. Miller: The reason I brought out that point is that I just wanted to draw to the attention of the committee here the fact that the elevator costs have gone up actually as fast or faster than the freight costs. Unless we have some efficiency in our system, both in the elevation and in the railways, we will not be competitive. We will not be farming in this area at all because all of the costs will go too high. We have to be able to achieve the maximum efficiency both in our elevator system and in our transport.

• 2150

I have been talking to some railway officials who say there are some branch lines, and the true cost of hauling grain from that branch line is approximately 15 times Crow, but on some lines they could haul the grain for as little as 3 times Crow. In lots of cases where the rail costs are 15 times Crow, the grain could probably truck to a mainline for 1.5 times Crow, or something like that. So if there is going to be a subsidy paid, it should be paid to the producer; then let him find the most efficient way available to get the grain to market. We just cannot perpetuate a system that cannot generate efficiency.

Now, we are talking about 15 times Crow, say, on an inefficient branch line, but what is the cost of handling the grain through those low-volume elevators? I have talked to

[Translation]

Monsieur Miller, dans votre exposé, vous déclarez que le coût des tarifs des élévateurs primaires et terminus, du nettoyage, des intérêts et du stockage s'élève en gros à 53 cents le boisseau et que, si les coûts augmentent de 6 p. 100 par an d'ici l'an 2 000, ce chiffre atteindra \$1,52 le boisseau. Si nous examinons les taux de fret en projet pour l'an 2 000, sur la base des projections qui nous ont été communiquées, nous en arrivons à un taux de fret qui sera égal à 12,5 fois les tarifs du Nid-de-Corbeau. Je ne suis pas sûr du montant du taux de fret, mais je présume qu'il s'élève en ce moment à 13 cents le boisseau. Multipliez ce chiffre par 12,5 et vous arrivez à plus de \$1,60. Ainsi vous aboutissez avec le fret, le montage, la manutention, le nettoyage, à un total d'environ \$3,15 le boisseau. S'il en est ainsi, à quel prix le producteur devra-t-il mettre son orge pour que cela soit une opération viable? Je me rends compte que cela est quelque peu spéculatif, mais quand vous examinez ces deux éléments, qui donnent un total de \$3,15, pouvez-vous dire au comité à quel niveau doivent se trouver les prix pour qu'un producteur soit un producteur d'orge viable?

M. J. Miller: Monsieur Mazankowski, je ne suis pas allé aussi loin dans mes spéculations.

M. Mazankowski: J'ai seulement posé la question parce que vous spéculiez sur les tarifs de manutention, de nettoyage et sur les intérêts. Je pense que s'il est juste de considérer cela il est aussi juste de considérer le taux du fret. Nous sommes vraiment en train d'examiner ce que l'avenir réserve aux producteurs de grains dans cette partie du pays.

M. J. Miller: La raison pour laquelle j'ai soulevé cette question est que je souhaitais attirer l'attention du comité sur le fait que les coûts de silo grimpent actuellement aussi vite ou plus vite que les coûts de fret. À moins que notre système soit plus efficace, à la fois du point de vue du montage et des chemins de fer, nous ne serons pas compétitifs. Nous n'exploiterons plus du tout de fermes dans cette région parce que tous les coûts augmenteront trop. Nous devons être capables d'arriver à la plus grande efficacité possible à la fois dans notre système de silos et nos transports.

Je me suis entretenu avec certains responsables des chemins de fer. Selon eux, le coût véritable du transport du grain sur certains embranchements est d'environ 15 fois le tarif du Nid-de-Corbeau. Par contre, sur certains embranchements, les coûts peuvent ne pas dépasser trois fois le même tarif. Dans bon nombre des cas où les frais de transport ferroviaire sont de 15 fois le tarif statutaire, il est probable qu'on pourrait transporter les céréales par camion jusqu'à une ligne principale pour à peu près une fois et demie le tarif. Par conséquent, s'il y a lieu de verser une subvention, c'est le producteur qui doit la toucher; il lui incombe ensuite de trouver le mode de transport le plus efficace pour acheminer ses céréales vers les marchés. Nous ne pouvons maintenir un système incapable d'atteindre à l'efficacité.

Les frais atteignent donc 15 fois le tarif du Nid-de-Corbeau pour les embranchements peu efficaces, mais quels sont les frais de manutention des céréales dans les élévateurs dont les

[Texte]

some people in the publicity department of the pool and they say that the costs are as high as 75¢ a bushel right now for a low-volume elevator.

The point I would like to make is that we cannot afford a system that averages out over everyone. We have to have a system that will do this job as cheaply as possible, and there is only one way to do that—which is to pay the producer. If they are going to pay a subsidy, pay it to the producer, and let him find the cheapest way he can to get that product to market.

The Chairman: Madam Côté. To whom are you putting your question, please?

Mme Côté: Je m'adresserai, monsieur le président, à M^{me} Chase. Toutefois, je ne voudrais pas minimiser les commentaires qui ont déjà été apportés par MM. les producteurs, car ils sont également nos témoins, ce soir.

J'ai beaucoup apprécié les interventions de chacun, interventions que j'ai écoutées avec beaucoup d'intérêt et dans certains cas, avec beaucoup de sympathie.

Madame Chase, j'ai lu votre mémoire. Vous êtes dans l'agriculture, si je puis dire, depuis 1973 et vous vous occupez surtout de l'élevage de bétail de race. Vous avez un sérieux avantage sur moi; je ne suis député que depuis 1980 et présidente du Comité permanent de l'agriculture que depuis un an et demi. Je dois donc faire des efforts sérieux de rattrapage.

J'aurai besoin de votre aide car vous avez utilisé un terme que j'entendais pour la première fois lorsque vous avez décrit le fonctionnement de votre ferme. Vous avez dit: nous partageons les cultures. Que signifie cette expression? Avant que vous ne me répondiez, je voudrais vous remercier pour votre présence ici ce soir.

The Chairman: Mrs. Chase.

Mrs. Chase: This is disconcerting. Thank you very much. Sharecropping simply means that we have the equipment; we have made a capital investment in large farming equipment. This was available to us because we felt that we had to cut down on our costs.

Rather than purchasing all of our straw, all of our hay, all of our grain, we decided to invest in the machinery because it was relatively cheap. So we purchased the machinery. Subsequently, we canvassed 20 miles within our farm, and made an arrangement with people who own land but do not have the machinery, if you will. We put crops on their land with our machinery, our time; we harvest those crops, our machinery, our time. The results of that venture with their land and our time is shared. So for the use of their land, they get 50% of the crop; for the use of the machinery and time, we get 50% of the crop.

Fifty-fifty is not a universal agreement; it might be forty-sixty. It might be greater or less in other arrangements; for us, however, we sharecrop at 50-50.

The Chairman: Thank you, Mrs. Chase.

[Traduction]

volumes sont faibles? J'ai parlé à des gens des services de publicité du syndicat. Selon eux, les frais peuvent atteindre les 75c. le boisseau à l'heure actuelle.

Ce que je veux dire, c'est que nous ne pouvons nous permettre un système qui, en moyenne, coûte plus cher que tous les autres. Il nous faut un système capable de remplir ce rôle au coût le plus faible au producteur. S'il y a lieu d'accorder une subvention, qu'on la verse au producteur, et que celui-ci trouve le moyen le moins coûteux d'acheminer son produit vers les marchés.

Le président: Madame Côté. À qui s'adresse votre question?

Mrs. Côté: Mr. Chairman, my question is for Mrs. Chase. But I would not want to minimize the remarks made by the producers who are also our witnesses this evening.

I greatly appreciated everybody's participation to which I listened with great interest and even sympathy in some cases.

Mrs. Chase, I have read your brief. You are in the agricultural business, if I may say, since 1973 and more particularly in purebred production. You are at a considerable advantage over me, because I am a member since 1980 only and I have been the Chairperson of the Standing Committee on Agriculture for only one year and a half. So I have a great deal of work to do to catch up with you.

I will need your help, for you used a term I heard for the first time when you described the operations on your farm. You talked about sharecropping. What does that mean? Before you answer, I want to thank you for being with us tonight.

Le président: Madame Chase.

Mme Chase: C'est plutôt déconcertant. Je vous remercie. Ce qu'on veut dire par là, c'est simplement que nous avons le matériel, que nous avons fait des immobilisations en matériel agricole important. Nous avons fait ces acquisitions, convaincus qu'ils nous fallait réduire nos coûts.

Plutôt que d'acheter toute notre paille, tout notre foin, toutes nos céréales, nous avons décidé d'acheter des machines parce que c'était relativement bon marché. Nous avons donc acheté du matériel. Par la suite, nous avons parcouru une zone d'une vingtaine de milles autour de notre exploitation et pris des dispositions avec des gens qui possèdent des terres mais n'ont pas les machines. Nous utilisons notre temps et nos machines pour cultiver leurs terres et c'est nous qui faisons la récolte également. Le produit de cette entreprise à laquelle ils consacrent leurs terres et nous consacrons notre temps est ensuite partagé. Ces gens reçoivent donc 50 p. 100 de la récolte pour leur terrain et nous recevons l'autre moitié parce que nous avons utilisé notre temps et notre matériel.

Le partage n'est pas toujours moitié-moitié; c'est parfois une proportion de 40-60. Les proportions diffèrent selon les dispositions prises; quant à nous, le partage se fait par moitié.

Le président: Merci madame Chase.

[Text]

Mr. Mayer.

Mr. Mayer: Thank you very much, Mr. Chairman.

I would also like to start out, if I may, very briefly, and compliment all six of the witnesses here this evening. I have been a member for some four and a half years and I do not think I have heard any better witnesses in the years that I have spent in front of committee. I also want to say that I am a farmer; I farm by choice and I am proud to be a farmer. I am proud to be associated with you people as farmers when I hear how you represent yourselves. I hope when we get done with this that you are proud to be associated with me as a politician. I am not so sure we are going to achieve that, but . . .

The other thing I would say is, to paraphrase Mrs. Chase, that the two gentlemen in the middle, Mr. Macklin and Mr. Walker, highlight very eloquently the two points of view in terms of the debate here. We are certainly going to need Solomonistic requirements that Mrs. Chase refers to, in order to achieve some kind of solution to this thing.

Let me ask you, Mrs. Chase, a question. You refer in your brief to the fact that the railways, under Bill C-155, will be receiving 100% of their long-run variable costs, 20% of their overhead plus 20.5% contribution to their capital requirements. You further go on to say that we, as farmers, face the removal of millions of dollars through two times and then five times the Crow.

It has been our concern, I think, as the opposition that this bill is basically very rich and in many cases overly generous to the railways, in the sense that the railways are going to be allowed to pass their costs on to us through an inflation formula that we, as producers, have to accept. In that sense it is rich for the railroads, and in that sense we have to accept those costs—to go to what Mr. Miller said, in some ways the same kind of system as far as grain handling is concerned. Could you elaborate on that a little more to see if I read you right in the sense that you portray it in your brief?

The Chairman: Mrs. Chase.

Mrs. Chase: I think I have heard you, sir. I struggle to do so. Would I, in responding to you, have understood you, if I were to say that the 20% overhead, the 20.5% of capital, the 100% of the long-run variable costs . . . sir, it seems to many of us that we understand, and we have no reason to be suspicious of the fact that the railways have in fact lost money in the hauling of grain the last few years. It has been explained to us that this is primarily because of inflationary costs, or the inflationary economy that we have just undergone.

However, what we are trying to say today—and you will hear it from me and you will hear it many, many times from others—is that the railways have lost money. True? Well, so have we. There are a lot of Canadians and a lot of businesses who have lost money in the last several years. Specifically,

[Translation]

Monsieur Mayer.

M. Mayer: Je vous remercie, monsieur le président.

On me permettra pour commencer de prendre un instant pour féliciter les six témoins qui comparaissent ce soir. Je suis député depuis environ quatre ans et demi et je ne crois pas avoir jamais entendu de meilleurs témoins dans toutes mes années comme membre d'un Comité. Je tiens également à rappeler que je suis agriculteur; je le suis par choix et je suis fier de l'être. Je suis fier d'appartenir au groupe des agriculteurs lorsque je constate à quel point vous savez bien exposer votre point de vue. J'espère que quand nous en aurons fini avec nos travaux, vous serez également fiers que, comme homme politique, j'appartienne à votre groupe. Je ne suis pas sûr que ce soit le cas, mais . . .

Autre point, je tiens à dire, pour reprendre les termes de M^{me} Chase, que ces deux messieurs qui sont au centre, M. Macklin et M. Walker, font valoir de façon très éloquente les deux points de vue qui s'affrontent dans ce débat. Il nous faudra certainement un peu de la sagesse de Salomon, comme l'a dit M^{me} Chase, pour trouver une solution dans cette affaire.

Permettez-moi de vous poser une question madame Chase. Vous dites dans votre mémoire que les chemins de fer, aux termes du projet de loi C-155, recevront 100 p. 100 de leurs frais variables à long terme, 20 p. 100 de leurs frais généraux et une contribution de 20.5 p. 100 à leurs besoins en capitaux. Vous ajoutez que nous, en tant qu'agriculteurs, seront soulagés de millions de dollars si le tarif du Nid-de-Corbeau est doublé et ensuite quintuplé.

Nous craignons, en tant qu'opposition, que ce projet de loi ne soit au fond extrêmement généreux et dans bien des cas beaucoup trop envers les chemins de fer, car ceux-ci pourront répercuter leurs frais sur les agriculteurs grâce à une formule qui tient compte de l'inflation et que les producteurs devront accepter. Le projet de loi est donc généreux pour les chemins de fer, car nous devons accepter tous ces frais. Pour en revenir à ce que disait M. Miller, la même chose vaut, de certains points de vue, pour la manutention des céréales. Pourriez-vous expliquer davantage ce point afin que je puisse voir si j'interprète correctement ce que vous dites dans votre mémoire?

Le président: Madame Chase.

Mme Chase: Je crois que j'ai réussi à vous entendre. En tout cas, j'ai fait tous mes efforts. D'après ce que j'ai compris, vous me demandez si j'ai bien dit que les 20 p. 100 des frais généraux, la contribution de 20.5 p. 100 aux besoins en capitaux et les 100 p. 100 des frais variables à long terme . . . Il me semble que nous comprenons tous que les chemins de fer perdent de l'argent dans le transport du grain depuis quelques années, et nous n'avons aucune raison d'en touter. On nous a expliqué que le problème est attribuable essentiellement à des coûts inflationnistes ou à la période d'inflation que nous venons de traverser.

Cependant, ce que nous essayons de dire aujourd'hui et je ne serais pas la seule à le dire, car bien d'autres le feront également, c'est que les chemins de fer ont effectivement perdu de l'argent. Vrai? Eh bien, nous aussi! Bien des Canadiens et bien des entreprises ont essuyé des pertes depuis quelques années.

[Texte]

whilst we have your ear, we would have to say to you, sir, that the net farm income in 1982 vis-à-vis 1981 in Alberta dropped 35%. We are trying to tell you that we cannot afford Bill C-155 as it stands.

Now we are not saying in the same breath: Hey, we do not care about railways; we do not care about this; we do not care about that. That is not what we are saying. We are saying that we understand the railways lost money. There are inefficiencies in the transportation system, stagnatory inefficiencies that must be overcome. But it cannot be overcome in Bill C-155 as it currently stands.

• 2200

What we are saying is this: Please, could this standing committee give consideration to a freedom of choice amendment, which at once—should the producer choose to make his pro-rated portion of the Crow available to the railways—would help them in their difficulties, whilst at the same time, should they wish to take that money in hand, not negating, wiping out, or desperately hurting the livestock industry?

Let me remind you again that agriculture in Alberta in 1982 saw a 35% decline in net farm income. Sir, we are saying we all have problems; please, could we not have legislation from the Government of Canada that serves us all?

The Chairman: Thank you, Mrs. Chase.

Mr. Bockstael.

Mr. Bockstael: Thank you, Mr. Chairman. I was really impressed by the submissions of each one of the witnesses, but for brevity's sake I must address my question to Mr. Miller.

I was impressed by Mr. Miller's brief because he does not support the pool's position. He favours the Double 80, and he is realistic enough to know that the Crow Benefit cannot be unlimited. He recognizes its perpetuity at the \$651 million level. Unlike many, he is for variable rates; he is not for distance-related benefits, but more for cost-related benefits.

You brought out the point for Mr. Mazankowski that you pay four times the Crow rate to handle it through the elevator company; it costs you four times as much to handle it at the elevator and the terminal than to ship it hundreds of miles. You do not want the Crow benefit to be diluted by the uneconomical lines or uneconomical elevators. So you are for efficiency.

Now, with all of that being said, if we as a committee cannot succeed, or do not succeed, in modifying Bill C-155... That question has been asked of many witnesses today: Are you prepared to say that Bill C-155 is better than the status quo, or would you opt for the status quo? That is my question.

The Chairman: Mr. Miller.

[Traduction]

Nous saisissons cette occasion pour vous rappeler que les revenus agricoles nets de 1982, en Alberta, ont accusé une baisse de 35 p. 100 par rapport à 1981. Nous essayons de vous faire comprendre qu'il nous est impossible de subir les coûts que comporte le projet C-155 dans sa forme actuelle.

Il ne découle pas de cette prise de position qu'il ne faille rien faire pour les chemins de fer, qu'il ne faille pas s'occuper de ci ou de ça. Ce n'est pas ce que nous disons. Nous comprenons que les chemins de fer aient essuyé des pertes. Notre réseau de transport est alourdi par certaines inefficacités, une stagnation qu'il nous faut surmonter. Mais la solution n'est pas le projet de loi C-155 dans sa forme actuelle.

En fait, nous demandons au Comité permanent d'envisager un amendement laissant la liberté de choix. Cette solution, si le producteur décide de verser sa part de la subvention aux chemins de fer, aiderait ceux-ci à surmonter leurs difficultés, mais, en même temps, si le producteur souhaite prendre cet argent en main, on ne détruirait pas le secteur de l'élevage et on ne lui porterait pas des coups terribles.

Permettez-moi de vous rappeler de nouveau qu'il y a eu en Alberta en 1982 une diminution de 35 p. 100 du revenu agricole net. Nous avons tous des problèmes et c'est pourquoi le gouvernement du Canada propose des mesures législatives qui viennent en aide à tous.

Le président: Merci, madame Chase.

Monsieur Bockstael.

M. Bockstael: Merci, monsieur le président. J'ai été profondément impressionné par la présentation de chacun de nos témoins, mais, pour être bref, je dois adresser ma question à M. Miller.

Le mémoire de M. Miller m'a beaucoup impressionné, car il n'appuie pas la position du syndicat. Il est en faveur du Double 80 et il est assez réaliste pour reconnaître que la subvention du Nid-de-Corbeau doit être plafonnée. Il admet qu'elle ne puisse jamais dépasser le niveau des 651 millions de dollars. Il préconise, se distinguant en cela de bien d'autres personnes, des taux variables; il n'est pas en faveur de subventions établies d'après la distance mais plutôt d'après les frais.

Vous avez souligné, à l'intention de M. Mazankowski, que vous payez quatre fois le tarif du Nid-de-Corbeau pour les frais de manutention des exploitants d'élévateurs; il vous en coûte quatre fois plus pour la manutention à l'élévateur et au terminal que pour l'expédition sur des centaines de milles. Vous ne souhaitez pas que la subvention du Nid-de-Corbeau soit gaspillée pour conserver des embranchements ou des élévateurs non rentables. Vous êtes donc en faveur de l'efficacité.

Cela dit, si le Comité n'arrive pas à amender le projet de loi C-155... Cette question a été adressée à bien des témoins aujourd'hui: êtes-vous disposé à admettre que le projet de loi C-155 est préférable au *statu quo* ou préféreriez-vous le *statu quo*? Voilà ma question.

Le président: Monsieur Miller.

[Text]

Mr. J. Miller: That is a rather difficult question; I will take a shot at it. I cannot say that I have completely digested this bill.

Mr. Mazankowski: You are not alone.

Mr. J. Miller: I guess I would have to say that we have to have a change, so I would say it would probably be better, if it were implemented, than the status quo. But I do not want some of the things that are in it diluted further along . . . — namely, variable freight rates or incentive freight rates.

But I would hope that, as the other people have said here, it is not written in stone, and that it could be reviewed quite often. After all, things on the farm change. Everything changes. That is one of the problems with the present statute; it just has not kept up with the changes. The railroads do not have the money.

The system that has evolved was really designed for horses and wagons, and it is far too costly, in this day and age, to keep up. But, because of the Crow statutory rates, it has allowed the same freight rate, no matter what the cost was, from any particular shipping point. It has not allowed for inefficiency. This, in turn, has started our system to deteriorate from the time that the railroads first got their subsidy. That is the time when our livestock industry started going down, and we started becoming less competitive. It has not happened overnight; it has been a gradual thing, and we are at the point now where we cannot have any more deterioration.

The Chairman: Thank you, Mr. Miller.

Mr. Shields.

Mr. Shields: Thank you, Mr. Chairman. I too appreciated everyone who came tonight to present a brief. But I would like to address my question to Mr. Walker.

As a delegate for the Alberta Wheat Pool, you represented a zone. I would like to first ask you how many wheat pool farmers are in the zone you represented. Further to that, if you could add to what you said about the meetings when you became informed and when you were informing your local meetings regarding Gilson . . . You said the meetings were favourably received by the producers in your area because of the information, I assume, that you had garnered yourself, rather than in the form in which it was presented by the pools. Did you do an informal or a formal survey within your zone which you could either table or tell us about with regard to the producers in your zone?

I guess what I am asking is this: How many producers did you represent? After your reports, did you do a formal or an informal poll on the Wheat Pool producers in your area, and what was the result of that poll?

The Chairman: Mr. Walker.

[Translation]

M. Miller: La question n'est pas facile, mais je tenterai d'y répondre. Je ne puis prétendre avoir assimilé complètement ce projet.

M. Mazankowski: Vous n'êtes pas le seul.

M. J. Miller: Je dois sans doute dire qu'un changement s'impose, de sorte qu'il est préférable, probablement, d'appliquer le projet plutôt que de conserver le *statu quo*. Cependant, je ne veux pas que certaines de ces dispositions soient davantage atténuées je songe notamment aux taux variables ou aux taux de stimulation.

J'espère cependant, comme d'autres l'ont dit ici, que les dispositions prises ne soient pas immuables et qu'on puisse les revoir souvent. Après tout, la situation agricole évolue comme tout le reste. C'est justement là un des problèmes que pose la loi actuelle: elle n'a pas suivi l'évolution. Les chemins de fer n'ont pas les ressources financières voulues.

Le système qui a été mis en place était en fait conçu pour les chevaux et les charrettes; il est beaucoup trop coûteux pour qu'on le conserve aujourd'hui. Cependant, à cause du tarif statutaire du Nid-de-Corbeau les taux de fret sont demeurés inchangés, peu importe les frais et les points d'expédition. Le système n'a pas tenu compte du manque d'efficacité. C'est ainsi que notre système s'est mis à se dégrader dès que les chemins de fer ont commencé à toucher des subventions. C'est également à ce moment que le secteur de l'élevage a commencé à se dégrader et à perdre de sa compétitivité. Les problèmes n'ont pas surgi du jour au lendemain; ils sont venus progressivement et nous en sommes aujourd'hui rendus à un point où il faut absolument intervenir.

Le président: Merci, monsieur Miller.

Monsieur Shields.

M. Shields: Merci, monsieur le président. Je tiens moi aussi à souligner la qualité des exposés que nous avons entendus ce soir. Ma question s'adresse à M. Walker.

A titre de délégué du Syndicat du blé de l'Alberta, vous représentez une certaine zone. Je voudrais vous demander tout d'abord combien il y a de producteurs dans cette zone? Je voudrais également que vous complétiez ce que vous avez dit au sujet des réunions organisées lorsque vous avez appris les conclusions du groupe Gilson et que vous avez mis vos gens au courant . . . Vous avez dit que les réunions avaient été favorablement accueillies par les producteurs de votre région en raison, je suppose, de l'information que vous aviez recueillie vous-mêmes plutôt que de l'information telle que présentée par les syndicats. Avez-vous fait une enquête, scientifique ou non, dans votre zone et que vous pourriez déposer ou dont vous pourriez nous donner les résultats, au sujet des producteurs de votre zone?

Je pourrais sans doute formuler ma question de la façon suivante: combien de producteurs représentez-vous? Après vos rapports, avez-vous fait un sondage, scientifique ou non, auprès des producteurs de blé de votre zone et quels en ont été les résultats?

Le président: Monsieur Walker.

[Texte]

Mr. Walker: Thank you, Mr. Chairman. Typically, the subdistricts within the Alberta Wheat Pool—of which there are 70—contain members numbering anywhere from 500 or 600 to as many as 700 or 800.

In my specific subdistrict, 205, the number is about 650 members. The number of members who came out to the delegate's report meetings numbered about 50, which is not very many. Still, it is about three times what usually comes out. My experience, having attending them as a member, is that not many people get too involved in the process at that stage. The discussion was an informal one.

With regard to my position on the Crow rate and the Gilson report, it was not a formal matter on the agenda. The delegate's report meetings are quite rigidly structured, expedited by the public relations representative who is there to assist you. It was raised, at my initiative, near the end of the meeting to permit free and open discussion on an issue I felt the members in my subdistrict, for the vested interest they have in their farms, were not taking seriously enough in importance.

I cannot quote any numbers; there was not a vote. The delegate's report meeting is not one to gain a consensus or a feel in that way from the members. In that regard, about all I can say is the only two individuals in my subdistrict who have taken exception to the stand I took with regard to Gilson and my tenure as a delegate were the former delegate of 26 years and one other farmer who said he did not know very much about the Crow issue anyway.

I guess, by standing for re-election... Personally, I certainly do not want to do that. Personally, I do not need the trouble and the bother of representing for the following year the members of my subdistrict. But as a matter of principle, in response to your question, if the position I took was acceptable, we might use the political process; the members can elect me. Having been elected, your term is two years, and if at any time you p.o. enough members in the subdistrict, they can recall you by petition. The democratic process can work actively and quite directly, and that is where it stands at the moment, sir.

The Chairman: Thank you, Mr. Walker.

Monsieur Ostiguy.

M. Ostiguy: Oui. Je poserai mes questions en français, et je les adresserai à M. Dannychuck.

Monsieur Dannychuck, je voudrais faire un commentaire auquel j'ajouterai quelques petits exemples et ensuite, je vous poserai une question. Il est évident que la limite de 3 p. 100 s'applique au coût du transport à l'heure actuelle. Il a été calculé et ajouté à une base minime de 15 p. 100. Il est bien sûr possible et il en est fait mention dans un paragraphe de votre mémoire, à la page 2, que le gouvernement est sérieux par rapport à son programme de 6 et 5. Vous parlez ensuite d'une augmentation de 100 p. 100 la première année et de 500 p. 100 jusqu'en 1990. Je suis d'accord avec vous, il est possible de doubler le Crow en trois ans! Mais l'exemple que je voudrais

[Traduction]

M. Walker: Merci, monsieur le président. Le plus souvent, les sous-districts du Syndicat du blé de l'Albera—il y en a 70—comptent entre 500 et 600 ou 700 et 800 membres.

Mon district à moi, le 205, en compte environ 650. Une cinquantaine d'entre eux sont venus aux réunions où le délégué a présenté son rapport, ce qui n'est pas beaucoup. Pourtant, c'est environ trois fois plus que l'assistance habituelle. D'après mon expérience, puisque j'ai assisté à ces réunions comme membre, il n'y a pas bien des gens qui participent beaucoup à cette étape-là. Les discussions ont été tout à fait libres.

Quant à ma position au sujet du tarif du Nid-de-Corbeau et du rapport Gilson, la question n'a pas été officiellement mise à l'ordre du jour. Les réunions de rapport du délégué sont structurées de façon plutôt rigides et organisées par le représentant en relations publiques, qui est là pour prêter son concours. Vers la fin de la réunion, j'ai pris l'initiative de soulever cette question pour qu'il y ait une discussion libre et ouverte sur un problème que, à mon avis, les membres de mon district, compte tenu de leur intérêt dans leur exploitation agricole, ne prenaient pas assez au sérieux.

Je ne puis donner de chiffres, car il n'y a pas eu de vote. Ce genre de réunion n'est pas prévu pour dégager un consensus ou recueillir l'opinion des membres. À cet égard, tout ce que je puis dire, c'est que les deux seules personnes de mon district qui se soient opposées à ma position sur le rapport Gilson et au fait que je conserve le rôle de délégué on été l'ancien délégué, qui avait occupé ce poste pendant 26 ans, et un autre agriculteur qui a admis ne pas en connaître bien long sur la question du Nid-de-Corbeau.

Je suppose qu'en me représentant... Personnellement, je n'y tiens vraiment pas. Je puis me passer des difficultés qu'il y a à représenter pendant encore un an les membres de mon district. Mais pour répondre à votre question, nous pouvons en principe, si la position que j'ai adoptée était acceptable, recourir au processus politique; les membres peuvent m'élire. Le mandat du représentant élu est de deux ans. Si, à un moment donné, le mécontentement est assez grand chez les membres du district, ceux-ci peuvent vous démettre au moyen d'une pétition. Le processus démocratique peut être très actif et direct. Voilà où on en est pour le moment.

Le président: Merci, monsieur Walker.

Mr. Ostiguy.

Mr. Ostiguy: I will ask my questions in French and address them to Mr. Dannychuck.

Mr. Dannychuck, I would have a comment to make and a few examples to give and then I will ask a question. It is clear that the 3 p. 100 limit applies now to the transportation cost. It has been tabulated and added to a minimum basis of 15 p. 100. It is quite possible, and the fact is mentioned in your brief, page 2, that the government takes seriously its six and five program. You then talked about a 100 p. 100 increase in the first year and 500 p. 100 by 1990. I agree with you that it is possible to double the Crow in three years! But the example I would like to give is this one: If I have one penny in my pocket and you give me a second one, that makes a 100 p. 100

[Text]

vous citer est celui-ci: si j'ai un sou dans ma poche et que vous m'en donniez un autre, ça fait 100 p. 100. À cet égard, j'ai fait un petit calcul plus tôt. Le *Crow*, à 15c. le boisseau avec un coût réel de 75c., plus une augmentation de 3 p. 100 sur ces 75c., ce qui fait 2c. pour 15c., cela représente un total de 14 p. 100!

• 2210

Cependant, dans votre mémoire, il s'agit tout simplement d'un tape-à-l'oeil, car vous dites qu'il y aura une augmentation de 100 p. 100 au début et qu'elle ira jusqu'à 500 p. 100! Je suis d'accord que cela peut doubler, mais encore une fois, je vous cite cet exemple, monsieur Dannychuck: si j'ai un sou dans ma main et que vous me donniez un autre, j'atteindrais par le fait même le cap des 100 p. 100. Êtes-vous d'accord avec cette théorie?

Mr. Dannychuck: Very much so.

The Chairman: Thank you.

Mr. Althouse.

I beg your pardon, sir. Were you speaking?

Mr. Dannychuck: Can I keep on?

The Chairman: Yes. I thought you had finished. I am sorry.

Mr. Dannychuck: The reason I put that in there was to more or less dig you to see what you would come up with, and I agree that you can get pretty well any figures you want. The way I look at it is if the railroads made money up until the 1960s hauling at the *Crow* rates since then they have been subsidized to, you might say, almost the amount that it actually costs them to haul the grain and therefore they never lost any money. Everybody comes up with the same old story: it did not cost them any money.

We heard a brief here just prior to our coming on here, and I would like to tell you a story. I am an old fellow; if the *Crow* goes it could not matter much to me, because two or three years down the road I will not be farming anyway. But I am an ex-railroader also, and I used to work in the yard office where we handled all the cars. This is in the late 1940s, early 1950s. Car after car went through there from west of Saskatoon to Vancouver, a carload of flour for \$1. How did they do that? They took two carloads of wheat to make that carload of flour and they applied the freight of those two carloads of wheat, the *Crow* rate, to that carload of flour. It went to Vancouver for \$1.

Some people talk about raw materials and different things like that. We have lost pretty well all of the flour milling business in the west. Why? Not because it cost too much to haul it out to Vancouver. It was only \$1.

I am getting a little off your subject about the 14%, and I never went back as far as that, but I agree with you that you

[Translation]

increase. So I made a few calculations. If you take the *Crow* with 15 cents a bushel and a real cost of 35 cents plus a 3 p. 100 increase on those 75 cents, which makes 2 cents for 15 cents, we get a total of 14 p. 100!

In your brief, but that is only a lot of eye-wash, you say that the increase will be 100 percent at first and then 500 percent! I agree that figures can double, but once again I give you my example, Mr. Dannychuck: If I have a penny in my hand and you give me a second one, that will make a 100 percent increase. Do you agree with that?

Mr. Dannychuck: Tout à fait.

Le président: Merci.

Monsieur Althouse.

Je vous demande pardon. Étiez-vous en train de parler?

Mr. Dannychuck: Puis-je poursuivre?

Le président: Bien sûr. Je suis désolé, mais je croyais que vous aviez terminé.

Mr. Dannychuck: Si j'ai donné ces chiffres, c'est pour voir ceux que vous proposeriez. Je reconnais qu'on peut donner à peu près tous les chiffres que l'on veut. À mon avis, si les chemins de fer ont fait des bénéfices jusque dans les années 60 en transportant les céréales aux tarifs du Nid-de-Corbeau puisqu'ils ont reçu des subventions d'un montant presque équivalent à ce qu'il leur en coûte actuellement pour transporter le grain, ils n'ont jamais essayé de pertes. Tout le monde sort constamment la même vieille histoire, mais les chemins de fer n'ont jamais perdu un sous.

Juste avant de comparaître devant le Comité, nous avons pris connaissance d'un mémoire. Je voudrais vous raconter à ce propos une petite histoire. Je ne suis plus très jeune; si on laisse tomber le tarif du Nid-de-Corbeau, cela ne m'importe pas trop, car, dans deux ou trois ans, je ne serai plus en agriculture. Mais j'ai également travaillé dans les chemins de fer. Je travaillais au bureau du triage des wagons. C'était vers la fin des années 40 et le début des années 50. Pour tous les wagons qui passaient là, entre l'ouest de Saskatoon et Vancouver, le transport du chargement de farine coûtait un dollar. Comment y arrivaient-ils? Ils prenaient deux chargements de blé pour faire un chargement de farine et appliquaient le tarif de ces deux chargements de blé, c'est-à-dire le tarif du Nid-de-Corbeau, au chargement de farine. Le transport vers Vancouver coûtait un dollar.

Certains parlent des matières premières et de différentes autres choses semblables. L'Ouest a pratiquement perdu tout son secteur de la meunerie. Pourquoi? Certainement pas parce que le transport vers Vancouver coûtait trop cher. Ce n'était que un dollar.

Je m'écarte un peu du sujet des 14 p. 100. Je ne suis jamais remonté si loin, mais je reconnais avec vous qu'on peut jouer

[Texte]

can juggle figures both ways. I like to take the high ones, knowing it suits.

The Chairman: Thank you, Mr. Dannychuck.

Mr. Althouse.

Mr. Althouse: Thank you, Mr. Chairman.

I note that two of the people who have presented to us this evening, Mrs. Chase and Mr. Macklin, made reference to net farm incomes, Mrs. Chase on a global basis pointing out the drop in net farm income of some 35% in Alberta over the past year. The figures that Mr. Macklin presented, from what sounds to be a fairly efficient operation when you look at the amount of overhead costs he is carrying, show to some extent on a grain and beef operation how that drop in net income comes about.

I wonder if I could ask my question specifically to Mr. Macklin. On the area of fixed costs you have \$69 per acre. Those would be your land and equipment and investment costs, I would expect. What percentage of return do you fix to those fixed costs in order to get the \$69? Was it 20% of overhead and 20.5% contribution to other capital requirements as the railways are now using, or do you have some other set of figures, somewhat more moderate figures, that you use for your farm operation?

The Chairman: Mr. Macklin.

Mr. Macklin: Mr. Chairman, to answer that question, the going price per acre for land in the Peace River area has declined about \$100 an acre over the last couple of years to around \$400 per acre. It was at a high of \$500. The percentage figure I used for the land is basically the figure that I have on an FCC loan that I have of 9.25%. So I used a 10% figure on the land. That is a far cry from the 20% that the railway wants on their equity.

On the machinery investment I have I used a percentage figure of 14%, which is a ballpark figure for the current farm loans that you get through the bank to purchase machinery. That can vary. It has been at a high of 23%, and it has been lower a long, long time ago, but it is currently around the 14% figure.

One of the things that particularly annoys me about the Crow negotiations is that the government in this whole process have said they are going to guarantee the railways a compensatory rate based on the Snavely figures. At the same time I am facing a real squeeze and basically being told by this same government that my production and my contribution to the Canadian economy is far less important than that of the railways, because they will not even give me the 10%. As a matter of fact, they are squeezing me right out of the business.

So one of the factors that hits me is this attitude that they do not care for my contribution. That is how I feel and that is how it is coming across. I think it is going to be to the detriment of the total Canadian economy if enough of us get to feel

[Traduction]

avec les chiffres somme on l'entend. Je préfère les plus élevés, puisque cela cadre mieux.

Le président: Merci monsieur Dannychuck.

Monsieur Althouse.

M. Althouse: Merci, monsieur le président.

Je remarque que deux des personnes qui nous ont présenté des exposés ce soir, M^{me} Chase et M. Macklin, ont parlé du revenu agricole. M^{me} Chase a souligné de façon générale la diminution de 35 p. 100 enregistrée en Alberta depuis un an. Les chiffres qu'a avancés M. Macklin, au sujet de ce qui semble une entreprise plutôt efficace si l'on tient compte de l'importance des frais généraux, montrent dans une certaine mesure comment cette diminution a pu se produire dans une entreprise de céréaliculture et d'élevage de bétail.

Je voudrais adresser ma question à M. Macklin. Vos frais généraux sont de \$69 l'acre, ce qui comprend sans doute les terres, le matériel et les autres investissements. Quel pourcentage de rendement attachez-vous à ces frais généraux pour arriver à \$69? Est-ce 20 p. 100 des frais généraux et 20.5 p. 100 pour les autres immobilisations comme le font actuellement les chemins de fer? Ou alors utilisez-vous une autre série de chiffres, quelque peu plus modérés, pour votre exploitation agricole?

Le président: Monsieur Macklin.

M. Macklin: Monsieur le président, pour répondre à la question, le prix actuel des terres dans la région de la Rivière-à-la-paix a diminué d'une centaine de dollars l'acre depuis un ou deux ans et s'établit maintenant à environ \$400. Le sommet a été de \$500. Le pourcentage que j'ai utilisé pour les terres se rapproche de celui de mon prêt de la Société du crédit agricole, qui est de 9.25 p. 100. J'ai donc retenu un chiffre de 10 p. 100 ce qui est bien loin des 20 p. 100 que les chemins de fer réclament sur leur mise de fonds.

Quant aux investissements en matériel, j'ai utilisé 14 p. 100 ce qui correspond approximativement aux taux des prêts bancaires consentis pour l'achat de matériel agricole. Ces chiffres peuvent varier puisque le maximum a été de 23 p. 100 et que, il y a bien longtemps, le pourcentage était bien inférieur. Cependant, à l'heure actuelle, c'est environ 14 p. 100.

L'une des choses qui m'ennuient le plus au sujet des négociations du Nid-de-Corbeau, c'est que, en tout cela, le gouvernement a dit qu'il garantirait aux chemins de fer un taux de compensation fondé sur les chiffres de Snavely. Par contre, je suis vraiment coincé dans un étai, car le même gouvernement me dit que ma production et ma contribution à l'économie canadienne est beaucoup moins importante que celle des chemins de fer puisqu'il ne m'accordera même pas 10 p. 100. En fait, le gouvernement me force à me retirer des affaires.

Ce qui me frappe dans cette attitude, c'est que le gouvernement ne tient pas compte de ma contribution. Voilà l'impression que j'ai et voilà comment m'apparaît l'attitude du gouvernement. Selon moi, toute l'économie canadienne en souffrira si nous sommes suffisamment nombreux à avoir cette

[Text]

that way and we take the appropriate steps, which will be to cease our production.

The Chairman: Thank you.

Mr. Loiselle.

Mr. Loiselle: Mr. Mazankowski put my question.

The Chairman: Thank you. If everyone were that brief . . .

Mr. Tessier.

M. Tessier: Merci, monsieur le président.

Tout d'abord, je dois dire que j'ai été vraiment impressionné par vos présentations. Je suis d'autant plus impressionné car je crois que dans la réalité et dans la pratique, vous êtes les meilleurs producteurs que l'on puisse souhaiter rencontrer.

A la question posée par M. Macklin à savoir pourquoi on est tellement pressé, je lui répondrais qu'en tant que Québécois, nous ne sommes pas intéressés à penser à une politique de transport ni à une politique de développement agricole ou à une politique économique pour l'Ouest. Vous conviendrez toutefois comme nous, suite aux heures que nous avons passées ici, en Alberta, qu'il est très difficile de se faire une idée sur le sujet avec les nombreuses positions et les grandes divisions qui existent.

La question que je voudrais vous poser, monsieur Macklin, est la suivante: cela nécessiterait combien de temps, ici en Alberta, pour que vous en arriviez à un consensus qui représenterait la volonté de l'Ouest? Le désir exprimé par le projet de loi, qui est le même que celui que votre ministre de l'Agriculture a exprimé, est d'en arriver à des objectifs qui soient suffisamment précis pour nous permettre et permettre au gouvernement de bâtir une fois pour toutes, avec vous, ce qui a déjà été érigé et ce qui doit être adapté, selon nous, au défi présent et à celui de l'avenir.

• 2220

The Chairman: Mr. Macklin.

Mr. Macklin: Yes, Mr. Chairman. It would be difficult to set a time limit on how long it would take on such a fundamental question to the total Canadian economy.

There are so many different aspects which need to be considered, and at these hearings today we have only considered a very small number of them. There are areas such as the promise which many farmers, western farmers, western producers, felt they had from their government when they originally developed the western region. There is the idea that this is the only benefit western Canadians received out of Confederation, this transportation subsidy that made grain growing in the western region an economically viable industry, when you considered the geographic barriers we had, and the fact we have to land a product at an ocean port, in competition with countries with either shorter distances or subsidized freight rates and subsidized systems such as the waterways in the United States.

[Translation]

impression et à prendre les mesures qui s'imposent, c'est-à-dire abandonner la production.

Le président: Merci.

Monsieur Loiselle.

M. Loiselle: M. Mazankowski a posé ma question.

Le président: Merci. Si tout le monde était aussi bref . . .

Monsieur Tessier.

Mr. Tessier: Thank you, Mr. Chairman.

First of all, I have to say that I have been really impressed by your submissions. I am all the more impressed because I believe that in practice you are the best producers one could ever dream of meeting.

Mr. Macklin asked, why such a hurry? As Quebecers, we are not interested in elaborating a transportation policy or an agricultural development policy or an economic policy for the west. But you have to admit, after all the time we spent here in Alberta, that it is very difficult to make up one's mind in front of the various positions and the divisions that exist.

What I would like to ask you, Mr. Macklin, is this: How much time would you need in Alberta to reach a consensus reflecting the western Canadians' choice? The objective expressed in the bill and shared by your own Minister of Agriculture is to set targets which would be precise enough for the government to put in place with you once and for all the elements that are already there and those that have to be adopted to meet present and future challenges.

Le président: Monsieur Macklin.

M. Macklin: Oui monsieur le président. Il serait difficile de dire combien de temps il faudrait pour s'entendre sur une question aussi fondamentale pour l'ensemble de l'économie de l'économie canadienne.

Il y a tellement d'aspects différents dont il faut tenir compte, et nous n'en avons abordé qu'un bien petit nombre au cours des audiences d'aujourd'hui. Il y a par exemple la promesse que bien des agriculteurs et producteurs de l'Ouest avaient cru recevoir de leur gouvernement lorsqu'ils ont commencé à développer cette région du Canada. Ce tarif de transport semble être le seul avantage que les Canadiens de l'Ouest aient retiré de la Confédération. C'est ce tarif qui a garanti la rentabilité de la céréaliculture dans l'Ouest, si l'on tient compte des obstacles géographiques que nous devons surmonter et de la nécessité qui nous est faite de livrer notre produit dans un port de mer et de concurrencer des pays où les distances sont moins considérables ou qui jouissent de tarifs de transport subventionnés ou de réseaux subventionnés comme les voies navigables aux États-Unis.

[Texte]

It is difficult to say how long it would take, but on an issue of this magnitude—which in my opinion has the potential, if it is not handled correctly, to create very deep divisions between Canadians, east and west—and where in the west we have had a taste, and I would not say it is a taste I like, but we have had a taste of what kind of western alienation or regional alienation there can be.

When this, as I think it will, strikes home to the pockets and to the lifestyle of westerners, and the region ceases to be a viable producer of grain for export, I think we might see a separatist feeling in the west like you have never seen before, particularly if a solution is felt to be or perceived to be imposed in haste.

I think it is such a crucial thing that even though we have discussed it for many long hours, we need to discuss it until such time as we do have a better consensus than we have now. Possibly in fairness, if those of us who are presenting a position contrary to many of the others, and who do it basically in a very underfinanced way, had or could have sufficient funds to put forward the point of view we feel is right, I think you might have a very different understanding than what we have now. We have been overwhelmed by the massive resources and the ability to change minds of those who have the economic power to put forward their opinions and, in my estimation, intimidate and brainwash western Canadians and all Canadians.

The Chairman: Thank you, Mr. Macklin.

Before we start around again, I want to remind all members that the bus departs this hotel tomorrow morning at 7.00 a.m. If you are not there you will have to hitch-hike, I guess, because we have to leave on schedule in order to meet our schedule in Winnipeg, where we will commence our hearings at 2.30 p.m.

Mr. Mazankowski: Breakfast on board?

The Chairman: Breakfast on board the flight.

Okay, we start with Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, a point of order. I do not seem to have a copy of Mr. Macklin's brief in which he gave some statistics about his own farm operation.

The Chairman: He agreed to table the brief, if I recall correctly. Is that right, Mr. Macklin?

Mr. Benjamin: Would there be a chance that Mr. Macklin could make copies available to the clerk, so that we could have it xeroxed . . .

The Chairman: Okay.

Mr. Benjamin: —and get it to all of us?

The Chairman: Yes, we will see what we can do right away, Mr. Benjamin.

Mr. Malone.

Mr. Malone: Yes. Thank you, Mr. Chairman, I was kind of hoping I might have had one final question to Mr. Walker.

[Traduction]

Il est difficile de dire combien de temps il faudrait, mais la question est tellement vaste et risquée à mon avis, si on est maladroite, de susciter de profondes divisions entre les Canadiens de l'Est et de l'Ouest. Nous avons pu voir, dans l'Ouest, et je dois dire que ce n'est guère agréable, ce que ce peut être que la désaffection de l'Ouest ou la désaffection des régions.

Lorsque ces mesures commenceront à avoir leurs répercussions sur les ressources financières et le mode de vie des Canadiens de l'Ouest, et que la région cesse d'être un producteur rentable de céréales pour l'exportation, il n'est pas impossible que naisse dans l'Ouest une tendance séparatiste comme on n'en a jamais vu, surtout si on a l'impression qu'une solution a été imposée à la hâte.

La question est cruciale. Même si nous en avons discuté pendant de longues heures, il nous faut poursuivre les discussions jusqu'à ce que se dégage un consensus plus solide. En toute équité, si ceux d'entre nous qui soutiennent une position contraire à celle de bien d'autres et qui ont des ressources financières très insuffisantes, avaient ou pouvaient avoir le financement nécessaire pour exposer le point de vue qui leur semble juste, votre perception du problème serait peut-être profondément différente. Nous avons été submergés sous le poids des ressources abondantes et les moyens d'agir sur l'opinion dont disposent ceux qui ont le pouvoir économique voulu pour présenter leurs opinions et, à mon humble avis, intimider les Canadiens de l'Ouest et de l'ensemble du pays et leur faire croire n'importe quoi.

Le président: Merci, monsieur Macklin.

Avant de poursuivre, je tiens à rappeler à tous les membres que l'autobus quitte l'hôtel demain matin à 7h00. Si vous n'êtes pas là, vous devrez faire de l'auto-stop, sans doute, car nous devons partir à temps si nous voulons respecter notre horaire à Winnipeg. Nos audiences là-bas commenceront à 14h30.

M. Mazankowski: Petit déjeuner dans l'avion?

Le président: C'est bien cela.

La parole est à M. Benjamin.

M. Benjamin: Monsieur le président, j'invoque le Règlement. Je n'ai pas d'exemplaire du mémoire de M. Macklin qui donne des statistiques sur sa propre exploitation agricole.

Le président: M. Macklin a accepté de déposer le mémoire si je me souviens bien. Ai-je raison, monsieur Macklin?

M. Benjamin: Serait-il possible à M. Macklin de donner les documents au greffier pour que nous puissions les faire photocopier?

Le président: D'accord.

M. Benjamin: Pour chacun de nous?

Le président: D'accord, nous allons voir ce que nous pouvons faire dès maintenant, monsieur Benjamin.

Monsieur Malone.

M. Malone: Merci monsieur le président. J'espérais pouvoir poser une dernière question à M. Walker. Ma seule question,

[Text]

The only question I had, and I think it rises now as a point of order, but he mentioned discrepancies and said he could give examples.

I was wondering if you as chairman would ask if he would put together those cases of examples where discrepancies exist, and if we would have it appended to today's hearings also.

The Chairman: Could you do that, Mr. Walker?

Mr. Walker: Yes, I would.

The Chairman: And you can send it to the clerk of the committee in Ottawa.

Mr. Walker: Will do.

The Chairman: Another point of order, Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: I would like to be advised by the Chair. I am talking here in terms of the privileges of witnesses. Are they under any liability, legal liability, for any statements or presentations they might make or alledge about somebody else, or some other organization that is not here? Are the witnesses protected?

The Chairman: The witnesses appearing before a committee are protected by parliamentary privilege.

Mr. Benjamin: Okay, I just wanted to make sure of that.

The Chairman: There is no liability.

Mr. Walker.

Mr. Walker: If that comment of Mr. Benjamin applies to anything I may have said, I have checked it with a lawyer, and there is nothing actionable in any of the comments I have made.

The Chairman: I am not one bit concerned about it, because parliamentary privilege covers you anyway.

Mr. Loiselle: On the same point of order, may I say that the best test will be the election?

Some hon. Members: Good, let us have one.

Some hon. Members: Which one?

The Chairman: I am not sure that it is within Mr. Loiselle's power to call one.

Okay, I am going around again.

Mr. Hargrave.

Mr. Schellenberger: Mr. Chairman.

The Chairman: Yes, Mr. Schellenberger.

Mr. Schellenberger: I had my hand up a number of times.

The Chairman: I am sorry, I missed you.

Mr. Schellenberger.

Mr. Schellenberger: Thank you. I too want to commend our witnesses for excellent briefs and say hello to an old friend, Bruce. I have not seen him for a while. It is good to see you again, Bruce.

[Translation]

j'ai l'impression qu'elle donne lieu maintenant à un rappel au Règlement, a trait aux écarts dont il a parlé. Il a dit qu'il pouvait donner des exemples.

A titre de président, pourriez-vous lui demander de réunir ces exemples où il ya des écarts pour les faire annexer au compte rendu des audiences d'aujourd'hui?

Le président: Serait-ce possible, monsieur Walker?

M. Walker: Assurément.

Le président: Vous pourriez adresser les documents au greffier du comité à Ottawa.

M. Walker: D'accord.

Le président: Un autre rappel au Règlement, monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Je voudrais que la présidence me renseigne. Il s'agit des privilèges des témoins. Sont-ils responsables, légalement, des déclarations ou des exposés qu'ils peuvent faire ou des allégations qu'ils peuvent présenter au sujet de quelqu'un d'autre ou de quelque organisme qui ne serait pas présent ici? Les témoins sont-ils protégés?

Le président: Les témoins qui comparaissent devant un comité jouissent de l'immunité parlementaire.

M. Benjamin: D'accord. Je voulais simplement en être certain.

Le président: Les témoins ne sont donc pas responsables.

Monsieur Walker.

M. Walker: Si les observations de M. Benjamin se rapportent à certaines de mes déclarations, je me suis assuré auprès de mon avocat que rien, dans mes observations, ne pouvait donner lieu à des poursuites.

Le président: Cela ne m'inquiète pas le moins du monde, puisque vous jouissez de toute façon de l'immunité parlementaire.

M. Loiselle: À propos du même rappel au Règlement, je pourrais dire que la meilleure façon de savoir sera l'élection.

Des voix: Qu'est-ce qu'on attend?

Des voix: Quelles élections?

Le président: Je ne suis pas sûr que M. Loiselle ait le pouvoir de les déclencher.

D'autres questions?

Monsieur Hargrave.

M. Schellenberger: Monsieur le président.

Le président: Oui, monsieur Schellenberger.

M. Schellenberger: J'ai levé la main bien des fois.

Le président: Je suis désolé, je ne vous ai pas vu.

Monsieur Schellenberger.

M. Schellenberger: Merci. Je tiens moi aussi à féliciter nos témoins de l'excellence de leurs mémoires et je profite de l'occasion pour saluer un vieil ami, Bruce. Je ne l'ai pas vu depuis quelque temps et c'est bon de le revoir.

[Texte]

An hon. Member: Old friends.

Mr. Schellenberger: I want, because of the importance of the presentation of a large group like the Alberta Wheat Pool, to just go on that issue for one additional question. I often found it takes some time for my constituents to get a grasp of a bill before they can advise me on a position I should take, and often that position changes from the initial time you see the bill until a few weeks or a month or so passes and you have had time to look at it in depth.

An hon. Member: I do not believe you.

Mr. Schellenberger: Would you say this would be true of most of the delegates at the Alberta Wheat Pool meeting, that in fact most of those present would have been in the same position as you were, counting on the management of the pool to provide you with accurate information from which you could draw an opinion and vote on as representing your delegates? And would you say that if a referendum, which was asked for by one of the pool representatives, were held now there might be a significant change from the one held back in 1982?

• 2230

Mr. Walker: Mr. Chairman, perhaps in answer to Mr. Schellenberger's question I might respond briefly but hand it on to Mr. Miller who, I think, has some insightful opinions in that regard. As far as the information the delegates are dependent upon, I was only a delegate for some 11 months but I, myself, was very dependent on the organization to keep me informed. The information came out of the public relations department of the Alberta Wheat Pool. At all our meetings which I have attended the information has been presented by them. At the latest special meeting of the delegates which, due to my resignation I did not attend... namely the special meeting to consider the Double 80 compromise and the Wheat Pool's submission to this committee—it is my understanding that even at that meeting the Wheat Pool... rather than present the original copy of the Double 80 proposal which was signed and agreed to by influential farm leaders in this province, the full text of that document was altered in some ways but, certainly, not ways that were as substantial as regards the Gilson report.

With regard to members and the representation, Mr. Chairman, I would if I may hand that on to Mr. Miller.

The Chairman: As briefly as you can, please, Mr. Miller.

Mr. J. Miller: Could you repeat exactly what you want from me, Bruce? Could you repeat that?

Mr. Walker: It was Mr. Schellenberger's question, but I think the thrust of it was that there was a certain time lag between the decisions the delegates have to make and the understanding and general knowledge of the question as shared by the members in the district. I wonder if Mr. Miller could respond to this, being involved as he has been in the last

[Traduction]

Une voix: De vieux amis.

M. Schellenberger: Étant donné l'importance de l'exposé d'un groupe considérable comme le Syndicat du blé de l'Alberta, je voudrais reprendre la parole pour poser une autre question. J'ai souvent constaté qu'il faut un certain temps à mes électeurs pour saisir le contenu d'un projet et me dire quelle position je devrais adopter. Bien souvent, cette position évolue entre la première étude du projet et les quelques semaines ou le mois qui suivent et qui permettent une étude plus approfondie.

Une voix: Je ne vous crois pas.

M. Schellenberger: Pourriez-vous en dire autant de la plupart des délégués présents à la réunion du Syndicat du blé de l'Alberta? Diriez-vous qu'en fait la plupart de ceux qui étaient présents étaient dans la même position que vous, comptant sur la direction du syndicat pour fournir des informations exactes afin que vous puissiez recueillir les opinions et vous prononcer comme représentant de vos délégués? S'il y avait actuellement un référendum, ce qu'a demandé un des représentants du syndicat, les résultats seraient-ils très différents de ceux du référendum de 1982?

M. Walker: Monsieur le, président, je pourrais peut-être donner une réponse brève à M. Schellenberger et laisser M. Miller prendre la suite, car je crois qu'il a des opinions fort éclairées sur la question. Quant à l'information que les délégués ont pu recevoir, je dois dire, même si je ne suis délégué que depuis 11 mois, que j'ai dû m'en remettre dans une grande mesure à l'organisme pour me renseigner. L'information a été diffusée par le service des relations publiques du Syndicat albertain du blé. À toutes les réunions auxquelles j'ai assistées, ce sont les représentants de ce service qui ont donné l'information. Lors de la dernière réunion spéciale des délégués, à laquelle je n'ai pu assister puisque j'ai démissionné, c'est-à-dire à la réunion spéciale convoquée pour étudier le compromis du double 80 et le mémoire du syndicat adressé à ce comité, je crois que même lors de cette réunion du syndicat... plutôt que de présenter le texte original de la proposition des double 80, signée et acceptée par des membres en vue de la collectivité agricole albertaine, on a fait subir des modifications au texte du document, quoique certainement pas aussi importantes que celles du rapport Gilson.

Quant aux membres et à leur représentation, monsieur le président, je laisserai à M. Miller le soin de répondre.

Le président: Le plus brièvement possible, je vous pris, monsieur Miller.

M. J. Miller: Pourriez-vous me répéter exactement ce que vous voulez savoir, Bruce? Pourriez-vous répéter?

M. Walker: C'est M. Schellenberger qui a posé la question, mais je crois qu'elle portait essentiellement sur les délais qui interviennent entre les décisions que les délégués doivent prendre et la compréhension et la connaissance approfondies de la question que peuvent acquérir les membres du district. M. Miller pourrait peut-être répondre puisque, au cours de ces derniers mois, il s'est beaucoup occupé de la question du tarif

[Text]

few months, with regard to the Crow issue—that is, the producer response to the position.

Mr. J. Miller: Mr. Chairman, regarding producer response, I would say that we would have to look at the meetings which were held around the province that I am aware of. One of the MPs came out and had four meetings in a sort of a whirlwind public forum. There was a meeting at Acme; there was a meeting in Medicine Hat that I am aware of, a meeting in Pincher Creek, a meeting in Red Deer, Westlock, and others. I attended one or, possibly, two of them, I am not sure and, at that time this whole issue was discussed. I might add that the Wheat Pool was asked to attend these to present their side of the issue but chose not to attend. But at all those meetings, it was practically unanimous that the farmers wanted freedom of choice. And most of them, I would say 95%, were Wheat Pool members.

The Chairman: Mr. Hargrave.

Mr. Hargrave: Thank you, Mr. Chairman.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, a point of order. If witnesses are going to question witnesses I guess that throws it kind of wide open, does it not?

The Chairman: It was not a matter of witnesses questioning witnesses.

Mr. Benjamin: Well, it just happened.

Mr. Schellenberger: It was in response to my question, Mr. Benjamin, and I think it is getting too late for you.

The Chairman: Mr. Hargrave; short snappers, please.

Mr. Hargrave: Thank you, Mr. Chairman. A brief supplementary to Mr. Miller, and I would like to take a moment to commend him for bringing his family here tonight. I think it was quite appropriate.

Mr. Miller, it seems you have a kind of mixed-farm operation involving some irrigated land producing cereal grains, perhaps, and maybe some dry-land farming? You also seem to have some livestock, probably cattle. I would like a brief comment from you on how that mixture of your farm management is working out. Is it important especially to have a livestock part of it?

From your remarks earlier, it would appear that you may, or may not, be using your branch-line railroads to move your product, but it also appears that you may be using or hiring trucks, perhaps big ones. Would you tell us just a little bit more about that aspect of your operation? Is it important that you do indeed have an option about how you are going to move your product to market, i.e., either by rail, even if it is on a branch line and a long distance away, or by truck?

Mr. J. Miller: First of all, yes, it is very important that I have marketing options. Second, I would say that we do have some livestock, although grain is the main product we produce. But a healthy livestock industry is absolutely essential to a grain farmer. Not every year do we produce No. 1 hard red

[Translation]

du Nid-de-Corbeau. Il s'agit donc de connaître la réaction du producteur.

M. J. Miller: Monsieur le président, je dois dire à ce sujet qu'il faudrait examiner les réunions tenues dans toute la province à ma connaissance. L'un des députés est venu et a tenu quatre grandes réunions publiques très rapidement. Il y a eu une réunion à Acme, une à Medicine Hat, je crois, une à Pincher Creek, une à Red Deer, Westlock, et à d'autres endroits. J'ai assisté à l'une d'entre elles, peut-être à deux, je ne sais trop, et c'est l'ensemble de la question qui a été discuté. Je dois ajouter que le syndicat du blé y a été invité pour présenter son opinion, mais il a décidé de s'abstenir. Mais lors de toutes ces réunions, c'est presque à l'unanimité que les agriculteurs ont opté pour la liberté de choix. Or, la plupart d'entre eux, 95 p. 100 peut-être, étaient des membres du syndicat du blé.

Le président: Monsieur Hargrave.

M. Hargrave: Merci, monsieur le président.

M. Benjamin: Monsieur le président, j'invoque le règlement. Si les témoins s'interrogent les uns les autres, c'est la débâcle.

Le président: Il ne s'agit pas du tout de cela.

M. Benjamin: C'est ce qui vient de se passer.

M. Schellenberger: Il s'agissait de répondre à ma question, monsieur Benjamin, mais il est peut-être un peu tard pour vous.

Le président: Monsieur Hargrave. Des questions brèves, je vous prie.

M. Hargrave: Merci, monsieur le président. J'ai une brève question supplémentaire à poser à M. Miller, mais je voudrais tout d'abord le féliciter d'être venu ici avec sa famille ce soir. C'était tout à fait approprié.

Monsieur Miller, il semble que vous ayez une exploitation mixte avec production de céréales sur des terres irriguées ainsi qu'une exploitation en terrain non irrigué. Vous faites également de l'élevage, sans doute de l'élevage de bétail. Je voudrais que vous nous expliquiez brièvement comment ces diverses exploitations s'intègrent dans votre gestion agricole. Plus particulièrement, l'élevage est-il un élément important?

D'après ce que vous avez dit plus tôt, il semble que vous ayez le choix d'utiliser ou non les embranchements ferroviaires pour acheminer vos produits et que vous puissiez également recourir à des camions, sans doute de fort tonnage. Pourriez-vous nous en dire un peu plus long sur cet aspect de votre exploitation? Est-il important pour vous de pouvoir choisir entre divers moyens d'acheminer vos produits vers les marchés soit par rail, même s'il s'agit d'un embranchement et qu'il y a une longue distance à parcourir ou par camion?

M. J. Miller: Tout d'abord, il est effectivement très important de pouvoir compter sur diverses possibilités d'acheminement. Deuxièmement, je dois dire que nous faisons de l'élevage, bien que la production céréalière soit l'élément le plus important. Cependant, un bon élevage est absolument

[Texte]

spring wheat; not every year do we produce malting barley, and not every year do we produce one or two rapeseed. When these products are down-graded by weather or for some other reason, the livestock industry is very important for taking up the slack.

In regard to trucking, in the past few years . . . okay, we live about 30 miles from the mainline CPR and we live three miles from a CNR branch line which is still operating. Quite a lot of our grain has gone out on the branch line, but we do use trucking extensively, too. We have sold feed wheat into Edmonton two or three years running. It is trucked 200 miles and, incidentally, that was our best dollar return per acre in those two years.

Mr. Hargrave: Do you own your own truck?

Mr. J. Miller: We have three trucks on the farm, yes, but in this case it was hired trucking. I cannot quite compete with the long distance B-train type of trucks. We have shipped our rapeseed to a crushing plant in Lethbridge mainly because of markets, and that is about 150 miles. We have used ATL in Calgary which is 55 miles away, and I have trucked into there with our own trucks as well as with commercial trucks. There are a couple of fairly large cattle feedlots within about 100 miles; there are three of them that I can think of, and we have sold barley to all of them and some have been trucked with our own trucks and, sometimes, it has been trucked with commercial trucking again.

Some of our neighbours have even hauled rape directly to Vancouver, which is 700 miles, and paid the full trucking rate on it. And that was only to bypass the quota system because in an area such as ours, where production is rather high per acre, the quota system just does not always allow us to market the products the way we want to. So in those particular cases, this other neighbour anyway was prepared to pay I think around \$1 a bushel to haul that rapeseed to Vancouver just to move it. Otherwise, he would not have moved it. Cash flow was that important. Does that answer your question?

Mr. Hargrave: Thank you, Mr. Miller.

The Chairman: Thank you. Mr. Malone.

Mr. Malone: Mr. Chairman, I would like to ask my question of Mr. Macklin or Mr. Stevenson, and I have some appreciation for the good part of this province they come from, having spent at least a short period of my life working at the Beaverlodge Experimental Farm. I know the chase you have with your growing season, plus the distance which does add to the complications of your farming operations.

But in view of the data you gave in bringing about the perspective that you are under a significant cost squeeze, and one that I certainly do not doubt, I want to ask this particular question. In the general language of talking about this issue we tend to refer to Crow as being about \$5. However, Crow really in your area is not \$5. It is really \$9.90.

[Traduction]

essentiel aux céréaliculteurs. Nous ne pouvons pas toutes les années produire du blé dur de printemps numéro un, de l'orge de maltage ou du colza. Lorsque ces productions souffrent de conditions inclementes ou d'autres difficultés surgissent, l'élevage est très important pour apporter un complément.

Pour ce qui est du camionnage, depuis quelques années . . . Nous habitons à une trentaine de milles d'une ligne principale du CP et à trois milles d'un embranchement toujours exploité par le CN. Nous acheminons beaucoup de céréales grâce à l'embranchement, mais nous faisons également largement appel au camionnage. Deux ou trois années de suite, nous avons vendu du blé fourrager à Edmonton. Il est transporté par camion sur deux cents milles. Incidemment, c'est là que nous avons obtenu le meilleur rendement à l'acre, pendant ces deux années.

M. Hargrave: Avez-vous votre propre camion?

M. J. Miller: Nous avons trois camions, mais, dans ce cas, il s'agissait de services commerciaux. Sur les longues distances, je ne puis concurrencer les camions de type B. Nous avons expédié notre colza vers une huilerie de Lethbridge, à cent cinquante milles de chez nous, essentiellement en raison des marchés. Nous avons eu recours au ATL à Calgary, à cinquante cinq milles, et nous avons fait le transport avec nos propres camions et ceux d'une entreprise commerciale. Il y a quelques grands parcs d'engraissement à une centaine de milles de chez nous; je crois qu'il y en a trois, et nous leur avons vendu de l'orge dont une partie a été transportée au moyen de nos propres camions et parfois avec des camions d'une entreprise commerciale.

Certains de nos voisins ont même transporté du colza directement à Vancouver, sur une distance de sept cents milles, et payé le plein tarif de transport. Il s'agissait simplement de contourner le système de contingentement, car, dans une zone comme la nôtre, où la production à l'acre est relativement élevée, le système de contingentement ne nous permet pas toujours de mettre nos produits sur le marché comme nous l'entendons. Dans ces cas particuliers, par conséquent, ces voisins étaient disposés à payer environ \$1 dollar le boisseau pour transporter le colza à Vancouver. C'était la seule solution. Il était important d'avoir des rentrées d'argent. Ai-je répondu à votre question?

M. Hargrave: Merci, monsieur Miller.

Le président: Merci, monsieur Malone.

M. Malone: Monsieur le président, je voudrais poser ma question à M. Macklin ou M. Stevenson. Je connais quelque peu l'excellente région de la province où ils habitent, puisque j'y ai habité quelque temps pour travailler à la ferme expérimentale de Beaverlodge. Je sais que vous devez faire vite, étant donné la saison de croissance, et je connais les problèmes de distance qui compliquent votre exploitation agricole.

Compte tenu des données que vous avez produites pour faire comprendre les contraintes de coûts qui sont les vôtres, ce dont je ne doute pas, je voudrais vous poser la question suivante. De façon générale, lorsqu'on parle de cette question, on dit que la subvention du Nid-de-Corbeau est d'environ \$5. Cependant, dans votre région, ce serait plutôt \$9.90.

[Text]

The other fact is that, when we talk about the changes coming, we tend to talk about a whole average for the Prairies, and we talk about a \$20 per tonne Crow benefit. But it is really only in a few places that you get \$20 a tonne. Closer to ports you get less, and further away you would get considerably more.

• 2240

Did you in doing your calculation bear in mind that in your area rather than \$20 per tonne in fact you get \$40 per tonne Crow benefit? In other words, just so I understand the concern that you are placing to us, did you use the fact that the legislation would skew the Crow benefit in relationship to the present extended rates; and, just so I am understanding you, did you put that factor into your mathematics?

Mr. Macklin: Yes, Mr. Chairman, I did put that factor into my mathematics in that by the same token that the Crow benefit is greater, the cost is greater, and any benefit that we would receive from the federal government to offset the benefits of the Crow statute payment the railways will take away in their attempt to achieve this compensatory rate. So it really does not help us at all. What we get with the one hand goes out with the other, and we are still at the disadvantage of having that great distance with no significant benefit.

The Vice-Chairman: Thank you. Mr. Kilgour, do you have a question, and to whom?

Mr. Kilgour: I would ask one to Mr. Miller.

I wonder if you could indicate, sir, if Bill C-155 passes as is with no changes, to whom you think will be going the Crow benefit, or to which parties?

Mr. J. Miller: Mr. Chairman, I wonder where the Crow benefit is going right now. I guess the only way we can compare this is to a comparable farm in Montana. They pay about 62¢ a bushel right now to haul barley—that is the multi-car rate, incidentally—to either Portland or Seattle from elevators in Montana. It costs about 62¢ a bushel for barley. Now, I did not get the price, but I heard that a couple of weeks ago No. 1 red northern in Montana was \$3.80 a bushel. That is U.S. You translate that to Canadian and it works out to about \$4.67 a bushel.

That is probably a higher farm gate price than we are getting for our wheat right here. We never know until the final payment, but it seems to me that the Crow benefit right now is not going to farmers; it is going to the elevator companies and the system because they should be getting the difference between 62¢ and 13¢ higher here but we are not, we are actually getting a lower price. So the benefits from our Crow subsidy or branch line subsidy or whatever we are getting now

[Translation]

Par ailleurs, lorsqu'il est question des changements envisagés, on parle le plus souvent d'une moyenne générale pour les Prairies et la subvention du Nid-de-Corbeau est évalué à quelques \$20 la tonne. Cependant, ce n'est qu'à quelques rares endroits qu'elle s'établit en fait à \$20 la tonne. Plus près des ports, la somme est inférieure et lorsqu'on est plus loin, elle est beaucoup plus élevée.

En faisant vos calculs, avez-vous tenu compte du fait que dans votre région les indemnités accordées dans le cadre de l'entente du Pas du-Nid-de-Corbeau s'élèvent à 40 dollars la tonne plutôt qu'à 20 dollars? En d'autres termes, surtout pour que je puisse mieux comprendre les préoccupations dont vous nous faites part, avez-vous tenu compte du fait que la loi biaiserait les indemnités du Pas du-Nid-de-Corbeau par rapport aux tarifs actuels et, pour m'assurer que je vous comprends bien, avez-vous tenu compte de ce facteur dans vos calculs?

M. Macklin: Oui, monsieur le président, j'ai tenu compte de ce facteur dans mes calculs en ce sens que les indemnités du Nid-de-Corbeau étant importantes, les coûts le sont aussi et que tout avantage que nous recevions du gouvernement fédéral pour compenser les paiements statutaires nous seraient enlevés par les chemins de fer qui tentent d'obtenir ce taux compensatoire. En fait, cela ne nous aide pas du tout. Nous recevons d'une main et nous donnons de l'autre. Et qui plus est, nous avons toujours le problème des grandes distances sans avoir d'avantages importants.

Le vice-président: Merci. Monsieur Kilgour, avez-vous une question à poser et à qui?

M. Kilgour: J'en ai une pour M. Miller.

Monsieur, je me demande si vous pouvez nous préciser à qui profiteront les avantages de l'entente du Pas du-Nid-de-Corbeau si le projet de loi C-155 venait à être adopté tel qu'il est, sans modification?

M. J. Miller: Monsieur le président, je me demande à qui l'entente profite à l'heure actuelle. La seule façon de le savoir est de se référer à une exploitation agricole comparable du Montana. Ces gens payent présentement 62c. le boisseau pour le transport de l'orge, c'est-à-dire le tarif du transport par convoi, vers les élévateurs de Portland ou de Seattle à partir du Montana. Il en coûte environ 62c. le boisseau pour l'orge. Je n'ai pu avoir le pris exact, mais je me suis laissé dire qu'il y a quelques semaines, le blé rouge du nord n° 1, au Montana, se vendait \$3.80 (É.-U.) le boisseau. Si vous faites la conversion, vous obtiendrez près de \$4.67 le boisseau en devises canadiennes.

Ce prix à la production est probablement plus élevé que ce que nous obtenons ici-même pour notre blé. Nous ne savons jamais à qui profite l'entente du Pas du-Nid-de-Corbeau tant que le paiement final n'est pas fait, mais il me semble que ce ne soient pas les agriculteurs. Ce sont plutôt les compagnies d'élévateurs à grains et le système qui touchent la différence entre 62c. et le prix de 13c. plus élevé ici. De toute façon nous en recevons un pris plus bas. Ainsi, les indemnités de l'entente

[Texte]

are being totally absorbed by our inefficient system, whether it be interest or storage or high elevation costs or high elevator system costs or profits, one or the other.

The Vice-Chairman: Thank you.

Mr. Kilgour: Just a supplementary?

The Vice-Chairman: No, that is it; the same for everyone. Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, I want to raise a point of order. I cannot do it as a question of privilege because it does not concern me directly, but for the information of the committee and the Chair, I resent what appears to me in a paragraph of a brief that casts some reflection on the chairman of the committee.

In my experience with half a dozen different chairmen of this committee over the last 15 years, they worked very hard at being implicitly impartial, and we have a paragraph in a brief that says—it is directed to the chairman of this committee, and I want to make this point of order so that the chairman when he returns tonight or later on in our hearings in this series...

The Vice-Chairman: Could you identify the brief you are referring to?

Mr. Benjamin: I am referring to the brief by Mrs. Chase and her summary of May 11, 1983. The last paragraph says:

As you have accepted

—"you" meaning M. Dionne...

As you have accepted the added responsibility of a constituency in Alberta, Mr. Dionne, I earnestly solicit your support in determining that the Federal Liberal Government adopt a reasonable course of action in the Crow matter, one that is based on economic reasoning not political gain.

I do not know how Mr. Dionne feels about this, but I raise the point now, Mr. Chairman, for the record and I presume the chairman will decide himself whether or not he wants to make anything of it. That is entirely up to him, but I will point that out for the record.

Mr. Kilgour: On a point of order.

The Vice-Chairman: On a second point of order, Mr. Kilgour.

Mr. Kilgour: No, it is the same point of order, Mr. Chairman.

I submit with all sincerity, Mr. Chairman, that Mr. Benjamin does not like the thrust of the brief and therefore he is going back to that old lawyer's tactic of attacking the person.

The Vice-Chairman: You are passing judgment on it. What is your point of order?

[Traduction]

du Pas du-Nid-du-Corbeau, celles de la subvention de l'embranchement ferroviaire ou autre sont totalement absorbées par notre système inefficace, qu'il s'agisse de frais d'intérêts, d'entreposage, de coûts élevés aux élévateurs ou de profits élevés ou de l'un ou l'autre.

Le vice-président: Merci.

M. Kilgour: Juste une autre question?

Le vice-président: Non, c'est tout. La même règle pour tous. Monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Monsieur le président, je voudrais formuler une objection. Je ne puis le faire sous forme de question de privilège, car la question ne me touche pas directement. Pour la gouverne des membres du comité et celle du président, je n'aime pas ce que je lis dans un paragraphe d'un mémoire au sujet du président du comité.

A ma connaissance, la quelque demi douzaine de présidents qui se sont succédés à la présidence de ce comité au cours des 15 dernières années ont travaillé très fort pour maintenir leur impartialité. Dans ce document, il se trouve un paragraphe, cela s'adresse au président du comité, et je voudrais en faire une question d'ordre que le président puisse en prendre connaissance à son retour ce soir ou plus tard...

Le vice-président: Pouvez-vous identifier le mémoire dont vous parlez?

M. Benjamin: Je parle du mémoire de M^{me} Chase et de son résumé du 11 mai 1983. Le dernier paragraphe se lit comme suit:

Puisque vous avez accepté

... «vous» désigne M. Dionne...

Puisque vous avez également accepté, monsieur Dionne, la responsabilité d'une circonscription de l'Alberta, je vous demande en toute sollicitude de m'aider à faire en sorte que le gouvernement libéral fédéral adopte une ligne de conduite raisonnable dans le dossier du Pas du-Nid-de-Corbeau, une ligne de conduite fondée sur l'économie et non sur la politique.

Je ne sais comment M. Dionne réagit à cet énoncé, mais je me permets, monsieur le président, de soulever la question de façon officielle. Je présume que le président décidera s'il doit y donner suite ou non. C'est une décision qui lui appartient, mais je tiens à ce que mon intervention soit notée.

M. Kilgour: Une question d'ordre.

Le vice-président: M. Kilgour formule une deuxième objection.

M. Kilgour: Non, il s'agit de la même objection, monsieur le président.

Je soumets respectueusement, monsieur le président, que M. Benjamin n'apprécie pas l'orientation du mémoire et qu'en conséquence il se sert d'un vieux truc d'avocat en attaquant la personne.

Le vice-président: Vous portez là un jugement. Quelle est votre objection?

[Text]

Mr. Kilgour: No, I am speaking to the same point of order. There is no point of order raised by Mr. Benjamin that I am aware of as a parliamentarian, and I submit it is just wasting the time of everybody around this table and in this room to raise it now, and I would ask you to rule it out of order.

The Vice-Chairman: The Chair thanks you for your opinion. I say it is not a point of order and I leave it up to the chairman himself to make his own interpretation therefrom.

There is no use belabouring it any more, Mr. Hargrave.

Mr. Hargrave: I just want to say Mr. Benjamin must be kidding.

The Vice-Chairman: Thank you.

Are you going to use your time for your one question now, or are you passing up on it?

Mr. Benjamin: Yes, exactly, Mr. Chairman.

The Vice-Chairman: Please proceed, Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: I would like to direct some questions to Mr. Macklin, Mr. Chairman, and I will do it all in one lump because what saddens me is we have a collection of five or six individual farm producers here vying with one another. Livestock producers are trying to get something out of grain producers, and grain producers are objecting to livestock producers, and then sometimes they say they are not really trying to hurt each other.

I want to ask Mr. Macklin, based on what I take to be meticulous figures he has kept in his farm operation, two things. One, would you report to this committee on a meeting in Rycroft, Alberta, a few Fridays ago, I think it was, called by the Alberta Cattle Commission at which representatives of the Alberta Cattle Commission, Unifarm, NFU, whatnot, were all present? Would you report to this committee what happened? Did they have a vote, and how did they vote?

The Vice-Chairman: Thank you, Mr. Benjamin. Mr. Macklin.

• 2250

Mr. Benjamin: Just a minute. I said I would direct my questions to only one witness.

Mr. Kilgour: One question.

Mr. Benjamin: Well, I wanted to ask Mr. Macklin, why . . .

The Vice-Chairman: Your time is up, Mr. Benjamin, I will ask Mr. Macklin . . .

Mr. Benjamin: Okay, I will go down for another round.

The Vice-Chairman: All right, thank you. Mr. Macklin.

Mr. Macklin: Yes, Mr. Chairman.

[Translation]

M. Kilgour: Non, je parle de la même objection. À titre de parlementaire, je ne vois rien qui puisse justifier un rappel au règlement.

Le vice-président: Le président vous remercie de votre opinion. Il dit que l'objection n'est pas fondée et qu'il vaut mieux laisser au président le soin d'interpréter le texte comme il lui plaira.

Il n'y a pas lieu d'approfondir le sujet monsieur Hargrave.

M. Hargrave: Je veux seulement ajouter que M. Benjamin plaisante sûrement.

Le vice-président: Merci.

Avez-vous une question à formuler ou si vous préférez laisser la parole à quelqu'un d'autre?

M. Benjamin: Bien sûr, monsieur le président.

Le vice-président: Allez-y, monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Monsieur le président, j'ai quelques questions à l'intention de M. Macklin, questions que je regrouperai en une seule. Ce qui me chagrine, c'est qu'il y a ici un groupe de cinq ou six producteurs agricoles qui rivalisent entre eux. Les éleveurs de bestiaux tentent d'obtenir quelque chose des producteurs de grains et les producteurs de grains s'opposent aux demandes des éleveurs de bestiaux et parfois l'un et l'autre disent qu'ils ne cherchent pas vraiment à se nuire mutuellement.

Monsieur Macklin, compte tenu de ce que je crois être des données bien tenues sur votre exploitation agricole, de deux choses l'une: premièrement, voulez-vous informer le comité sur une rencontre tenue à Rycroft (Alberta) un vendredi il y a quelques semaines, réunion convoquée par la *Alberta Cattle Commission* et à laquelle assistaient des représentants de la *Alberta Cattle Commission*, de Unifarm, du SNA, et d'autres organismes? Voulez-vous dire aux membres du comité ce qui s'est passé? Ces gens ont-ils pris un vote et comment ont-ils voté?

Le vice-président: Merci, monsieur Benjamin. Monsieur Macklin.

M. Benjamin: Un instant. J'ai dit que mes questions s'adresseraient à un seul témoin.

M. Kilgour: Une question.

M. Benjamin: Bien, je voulais demander à M. Macklin pourquoi . . .

Le vice-président: Vous avez eu votre tour monsieur Benjamin. Je demanderais à monsieur Macklin . . .

M. Benjamin: D'accord. Je me tais jusqu'au prochain tour.

Le vice-président: Très bien, merci. Monsieur Macklin.

M. Macklin: Oui, monsieur le président.

[Texte]

The Vice-Chairman: The Chair would point out to you that you do not have to answer a question just because it has been asked. If you feel that it is your own affair, you do not have to reply.

Mr. Macklin: I have no objection to reporting on how the producers—approximately 150 of them—at a meeting in Roycroft a week or so ago . . . Roycroft is a small community quite central to the Peace River area. Because of its geographic location, it does attract a fairly good cross-representation of producers to a meeting at that location.

At that meeting, approximately 150 producers discussed the Crow rate issue, with the benefit of a panel. On the panel were a representative of Unifarm, a representative of the National Farmers Union, a representative of the Prairie Farm Commodity Coalition, a representative of the Government of Alberta, and our member of Parliament for Peace River, Mr. Albert Cooper. All these people gave presentations. I think, if you look at the organizations, you can see that a broad range of positions, from one side right to the other, would be represented by those groups.

After the audience had heard the discussion and asked as many questions as they chose to, a motion was put to the meeting. As it was reported in the *Herald Tribune*, about 80% of those present voted in favour of a resolution saying the Crow rate must not be changed; it must remain as is. I think that was a fair representation of a cross-section of producers in the Peace River area. I think that is what I would report on that meeting.

The Vice-Chairman: Thank you very much. Mr. Shields.

Mr. Shields: Mr. Macklin, just to follow up on that, at that meeting on Bill C-155, did they put the question of where the Crow benefit should go, to the railroads or to the producer?

Mr. Macklin: In our meeting, it was recognized that to address this question—talking about the term Crow benefit and whether to pay it to the railroads or to the producers—was to accept the position that we were in favour of Crow change. That meeting was not in favour of Crow change, and those present at the meeting saw the fallacy.

Mr. Shields: So there was no vote taken.

Mr. Macklin: There was no vote taken on that question.

Mr. Shields: That is the question. Thank you very much.

The Vice-Chairman: Mr. Althouse.

Mr. Althouse: The questions I asked last round had to do with net farm income.

The Vice-Chairman: To whom are you addressing your question?

[Traduction]

Le vice-président: Le président tient à vous signaler que vous n'êtes pas tenu de répondre aux questions. Si vous croyez que le sujet vous regarde, vous n'êtes pas tenu de répondre.

M. Macklin: Je n'ai aucune objection à faire part de la façon dont les producteurs, environ 150, lors d'une réunion à Roycroft il y a environ une semaine . . . Roycroft est une petite agglomération à peu près au centre de la région de Peace River. Sa situation géographique attire une bonne représentation de producteurs de divers secteurs.

Lors de cette réunion, environ 150 producteurs ont discuté de l'entente du Pas du-Nid-de-Corbeau en présence de panélistes. Ce groupe de spécialistes était formé de représentants de Unifarm, du Syndicat national des cultivateurs, de la *Prairie Farm Commodity Coalition*, du gouvernement de l'Alberta et de notre député fédéral pour Peace River, M. Albert Cooper. Toutes ces personnes ont fait un exposé. Si vous tenez compte des organisations représentées, vous constaterez qu'elles offrent un vaste éventail de positions allant d'un extrême à l'autre.

Après que l'auditoire eût écouté la discussion et formulé toutes les questions voulues, une proposition a été soumise à l'assemblée. Comme le rapportait le *Herald Tribune*, environ 80 p. 100 des personnes présentes se sont prononcées en faveur d'une résolution disant que les tarifs du Nid-de-Corbeau ne devraient pas être modifiés. J'estime qu'il s'agissait là d'un échantillonnage valable des producteurs de la région de Peace River. Voilà comment je vous rendrais compte de cette réunion.

Le vice-président: Merci beaucoup. Monsieur Shields.

M. Shields: Toujours au sujet de cette réunion sur le projet de loi C-155, monsieur Macklin, la proposition précisait-elle à qui les indemnités de l'entente du Nid-de-Corbeau devraient aller, aux producteurs ou aux chemins de fers?

M. Macklin: Lors de la réunion, les gens ont convenu que le fait de s'arrêter à cette question—c'est-à-dire discuter des indemnités prévues dans l'entente et du versement des indemnités aux chemins de fer ou aux producteurs—signifiait que nous étions en faveur d'une modification des tarifs du Nid-de-Corbeau. L'assemblée ne s'est pas prononcée en faveur d'une modification de l'entente et les personnes présentes ont bien vu la fausseté de cette approche.

M. Shields: Il n'y a donc pas eu de vote sur cette question.

M. Macklin: Il n'y a pas eu de vote sur cette question.

M. Shields: C'est là la question. Merci beaucoup.

Le vice-président: Monsieur Althouse.

M. Althouse: Ma question au dernier tour de table portait sur le revenu agricole net.

Le vice-président: À qui votre question s'adresse-t-elle?

[Text]

• 2300

Mr. Althouse: I addressed my last question to Mr. Macklin after having commented on the likeness of his analysis of the net income problem with the brief presented by Mrs. Chase.

We found out in the last round of questioning that you, Mr. Macklin, had used a 10% and a 14% figure for land-ownership and machinery depreciation, instead of the 20.5% the railways are using in their calculations. What kind of a factor did you put in for labour in those calculations that you have? The labour costs would be part of the operating portion of the figures you presented, which came out with a \$50 per acre loss on barley acreage and a \$35 loss on wheat acreage. What kind of labour returns were you allowing for on the operating side of that equation?

Mr. Macklin: In the calculations that I used, I was looking at a least-cost, survival kind of a position. I did not put any value for the labour of myself or my family. Any labour that I have to hire was included in some of the operating costs, the cash-out-of-pocket expenses. No labour return was given for my labour or that of my wife.

The Vice-Chairman: Thank you, Mr. Macklin.

This concludes the second round. There is only one who indicates he wants to go for a third question. Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, Mr. Macklin, whether the money goes to the railroads or whether it goes to the producers... Let us say that you as a producer say that the money should go to the railroads. But let us say the money goes to you. Do you get to keep the money, or do you have to take that out of one pocket—it is put in one pocket and taken out of the other pocket—and give it to the railroads, plus five times the Crow? I mean, do you have a problem taking the money? Is it going to mean anything more to you in light of the figures you have presented to us? Is that going to mean more to you, or does it make any difference? Does it really make any difference in the end whether it goes to the producer or it goes to the railroad? When you are answering that, would you also tell me if grain producers are willing to let their grain go to their neighbours for less money to raise livestock?

Mr. Macklin: I feel that whether the money is paid directly to me or to the railroads, I will not be keeping it. If it is paid directly to the producer, it will allow the railways a lot more power and they will have a greater ability to manipulate the situation to their advantage. Also, it will be very politically vulnerable, in that a direct producer payment I do not think would last past an election, particularly in an atmosphere of huge government deficit.

I visualize the open-line programs, where the old folks get on and start complaining about this huge subsidy paid directly to the producers while they are having their old age pensions cut

[Translation]

M. Althouse: J'ai adressé ma dernière question à M. Macklin après mon commentaire sur la ressemblance entre son analyse de la question du revenu net et celle qu'a présentée M^{me} Chase dans son exposé.

Nous avons constaté au cours de la dernière série de questions que vous, M. Macklin, aviez utilisé des chiffres de 10 et de 14 p. 100 pour la propriété des terres et la dépréciation de l'outillage mécanique, au lieu du 20,5 p. 100 que les chemins de fer utilisent dans leurs calculs. Quel genre de facteur avez-vous alloué pour la main-d'oeuvre? Les frais de main-d'oeuvre feraient partie des frais d'exploitation dans les chiffres que vous avez présentés, qui donnaient une perte de 50 dollars l'acre pour l'orge et de 35 dollars pour le blé. Quel genre de rémunération avez-vous prévu pour la main-d'oeuvre du côté frais d'exploitation de votre équation?

M. Macklin: Dans les calculs dont je me suis servi, je considérais la position la moins coûteuse, un genre de niveau de survie. Je n'ai accordé aucune valeur pour mon travail à moi ou pour celui de ma famille. La main-d'oeuvre que je dois embaucher, je l'ai comptée dans certains des frais d'exploitation, aux menus frais. Je n'ai prévu aucune rémunération pour mon travail ou celui de ma femme.

Le vice-président: Merci, monsieur Macklin.

Ceci termine la deuxième série de questions. Il n'y a qu'une personne qui voudrait y aller d'une troisième question. M. Benjamin.

M. Benjamin: Monsieur le président, monsieur Macklin, à savoir si l'argent va aux chemins de fer ou s'il va aux producteurs... Supposons que vous, comme producteur, vous dites que l'argent devrait aller aux chemins de fer. Mais supposons que l'argent vous est versé à vous. Est-ce que vous gardez l'argent ou si vous devez le redonner aux chemins de fer, en plus de payer cinq fois le tarif du Nid-de-Corbeau? En d'autres mots, est-ce que ça vous cause des problèmes d'accepter l'argent? Est-ce que ça va changer quelque chose pour vous, compte tenu des chiffres que vous nous avez présentés? Est-ce que ça va changer quelque chose ou si ça ne changera rien? Est-ce que, en fin de compte, ça change quelque chose si l'argent va au producteur ou s'il va au chemin de fer? En répondant à ma question, j'aimerais aussi que vous me disiez si les producteurs de grain sont prêts à vendre leur grain moins cher à leurs voisins pour l'élevage du bétail?

M. Macklin: D'après moi, que l'argent aille directement à moi ou aux compagnies de chemin de fer, je ne le garderai pas. Si l'argent est versé directement au producteur, les compagnies de chemin de fer auront beaucoup plus de pouvoir et pourront beaucoup plus facilement tourner la situation à leur avantage. De plus, ça sera politiquement très fragile: à mon avis, les paiements directs aux producteurs seraient abandonnés à la première élection, en particulier à cause du déficit gouvernemental énorme.

Je vois ici les émissions de ligne ouverte: les personnes âgées se plaindraient de ces énormes subventions qu'on verse aux producteurs alors qu'on réduit leur pension de vieillesse. Je ne

[Texte]

down. I just do not think it would last a minute in the political climate that we would have.

Mr. Benjamin: Do your neighbours who raise cattle want to raise cattle in a better operation for them by getting feed grain from you at less money? Are you willing to provide your grain that is fit for cattle feed to a neighbour for less than what you can get by shipping it?

Mr. Macklin: On that part of it, I might wish to, but I would not be able to survive. I cannot do it. You know, I have been accused by my family of being too dedicated a farmer and producing regardless, but my banker is not as understanding. I have to do my cashflows based on my projected income, and if it is not there it is not there. This coming spring, I will look at it. If I cannot cover and cannot survive it, the only realistic thing is to make some changes; it will probably be to cease production. So that is probably what . . .

Mr. Benjamin: Put some buffalo on it.

Mr. Macklin: Put some buffalo on it; yes, that might be the option.

Mr. Benjamin: Thank you.

The Vice-Chairman: This brings our questioning to a conclusion. I want to thank the witnesses for their appearance here this evening. Thank you very much.

The meeting is adjourned to the call of the Chair.

[Traduction]

crois tout simplement pas que ça pourrait durer dans le climat politique que nous aurions.

M. Benjamin: Est-ce que vos voisins qui font de l'élevage veulent rentabiliser leur entreprise en vous payant moins cher du grain pour l'alimentation du bétail? Et est-ce que vous êtes prêt à leur fournir ce grain à un prix moins élevé que si vous l'expédieiez à l'extérieur?

M. Macklin: De ce point de vue là, je voudrais peut-être le faire, mais je ne pourrais pas survivre. Je ne peux pas faire ça. Vous savez, j'ai été accusé par ma famille d'être un fermier trop consciencieux et de produire à tout prix, mais mon gérant de banque n'est pas aussi compréhensif. Il faut que je calcule ce que je peux payer en fonction du revenu que je prévois obtenir, et si je ne l'ai pas, je ne l'ai pas. Le printemps prochain, je vais m'occuper de ça. Si je ne peux pas faire mes frais et survivre, la seule solution réaliste, c'est de faire des changements; et ce sera probablement de cesser la production. Donc, c'est probablement . . . pardon?

M. Benjamin: Elevez du bison sur vos terres.

M. Macklin: Elever du bison; oui, ça pourrait être la solution.

M. Benjamin: Merci.

Le vice-président: Voilà qui met fin à nos questions. J'aimerais remercier les témoins d'être venus ici ce soir. Merci beaucoup.

La séance est levée jusqu'à nouvelle convocation du président.



APPENDIX "TRPT-71"

S U B M I S S I O N

TO

THE HOUSE OF COMMONS STANDING COMMITTEE
ON TRANSPORT

BY

ALBERTA WHEAT POOL
MANITOBA POOL ELEVATORS
SASKATCHEWAN WHEAT POOL

JULY 1983

TABLE OF CONTENTS

INTRODUCTION

SUMMARY

Page

A.	LIMITATION OF GOVERNMENT COMMITMENT - RATES.....	
B.	VARIABLE RATES.....	
C.	LIABILITY OF SHIPPERS FOR COST INCREASES.....	
D.	GOVERNMENT INVESTMENT - BRANCH LINES AND GRAIN HOPPER CARS.....	
E.	PERFORMANCE OBJECTIVES REGULATIONS AND RAILWAY INVESTMENTS.....	
F.	PERFORMANCE OBJECTIVES REGULATIONS.....	
G.	SENIOR GRAIN TRANSPORTATION COMMITTEE.....	
H.	GRAIN TRANSPORTATION AGENCY ADMINISTRATOR.....	
I.	COSTING REVIEW.....	
J.	ESTIMATED ELIGIBLE COSTS.....	
K.	TARIFFS - CONDITIONS OF CARRIAGE.....	
L.	REVIEW.....	
M.	INCORPORATION BY REFERENCE OF OTHER LEGISLATION....	
N.	ADDITIONAL GRAINS AND PRODUCTS INCLUDED IN STATUTORY RATES.....	
O.	FREIGHT RATES ON OILSEED PRODUCTS EAST OF THUNDER BAY.....	

INTRODUCTION

This submission is made on behalf of the Alberta Wheat Pool, Manitoba Pool Elevators and Saskatchewan Wheat Pool which represent approximately 135,000 member producers in the Prairie Provinces of Manitoba, Saskatchewan and Alberta.

During the past decade the Alberta, Manitoba and Saskatchewan Pools have been active participants in presenting the views and concerns of member producers to the Hall Commission, the Snively Commission, the Neil Commission, the Prairie Rail Action Committee and the Government itself. Our active participation in the Gilson process and in the Task Force Committees established by the Minister of Transport to assist in the development of the Western Grain Transportation Act was a natural continuation of our endeavour to protect producers' interests and express Pool members' concerns through every available avenue open to us.

The position of the Pools has been clear and unequivocal throughout: to assure the establishment of an adequate and efficient rail transportation system that will meet future requirements for the movement of grain at the least possible cost and risk to grain producers.

In any examination of transportation efficiency, consideration must be given to overall costs from the farm gate to the ship, rather than just some segment of the handling and transportation system.

The Pools recognize the requirement for increased rail capacity in Western Canada and for improvements in the railways' ability to handle grain. The Pools, moreover, recognize the requirement of the railways to be adequately compensated for the service they provide but are equally concerned that the farmers of Western Canada will not be unfairly disadvantaged in the manner by which that objective is achieved.

The Pools are not opposed to change. The most rapid consolidation and modernization of the elevator system has taken place since about 1971. Older and low-volume elevators are being closed. New elevators, while less numerous, are larger, have faster handling equipment and space to spot larger numbers of cars. Recent experimentation has produced entirely new designs which have the potential for even faster loading operations.

At July 31, 1981, the Pools controlled 56.4% of the total licensed primary elevator capacity in the Prairie Provinces. In the 1981-82 crop year, the Pools effected 63.8% of the total deliveries in the Prairie Region having a volume to capacity ratio of 3.9 to 1 compared to 2.9 to 1 for the other elevator companies.

In the past ten years, the Pools have reduced the number of their licensed elevators by 38% compared to a 31% reduction by other elevator companies. The Pools have reduced the number of operating units (one or more elevators managed by one person) by 39% compared to a 32% reduction by other elevator companies. The Pools have led the industry in this consolidation program.

Nonetheless, limitations exist to the extent to which consolidation may be achieved without the creation of hardship to our member producers. A satisfactory resolution of western grain transportation must include provisions which protect the prairie branch line network required for the distribution of western grain, and prohibit any railway action which will arbitrarily threaten its continued existence.

While the Pools do not oppose the formal establishment of a central co-ordinating agency in this legislation, the Canadian Wheat Board must be allowed to effectively administer the block shipping program without interference in order to ensure that required volumes and types of grain will be available to meet export sales commitments.

The Pools commend the Government for introducing a Bill which provides for government payments to the railways involved in the transportation of western grain, for including the concept of a rate ceiling, and for including additional grains and products in Schedule 1.

SUMMARY

The three prairie Pools, owned by 134,491 active members, have supported over the past ten years the need to develop a modern rail transportation system to move expected increased volumes of prairie grain.

The submission which outlines the Pools' views on Bill C-155 commends the federal government's initiative in paying all of the government contribution directly to the railways, in recognizing the important principle of producers' ability to pay, and in considering additional grains and products to be included under the new statutory rate.

The proposed legislation, however, has not satisfactorily addressed a number of key concerns. These are briefly highlighted:

- (i) Bill C-155 restricts government participation to a maximum of 31.1 million tonnes. This is clearly a disincentive to increased production and imposes an unjustified cost burden on the grain producers. The legislation must therefore remove the volume cap.
- (ii) The legislation permits variable or incentive rates to be established after 1985-86. The Pools unequivocally reject any variable rate concept which allows rate discrimination between shipping points other than on a distance related basis.
- (iii) The liability of shippers for rail cost increases must adequately recognize producers' ability to pay, the important principle of government sharing of future railway cost increases, and the maintenance of a competitive and viable grain industry in relation to other major exporting countries. The submission identifies mechanisms to achieve a realistic and equitable approach to funding rail cost increases.
- (iv) Government investment in grain dependent branch lines and hopper cars must be adequate to ensure outstanding commitments are fulfilled and the branch line rehabilitation program is completed.
- (v) Adequate mechanisms must be included to ensure appropriate sanctions guaranteeing railway performance. The legislation must permit the government to use any funds withheld from the railways as a consequence of inadequate investment to make the required capital investments in the rail system on behalf of the railways.

- (vi) The make-up of the Senior Grain Transportation Committee should be reduced in size from 21 representatives to 16 in order for this group to be more effective. The powers of the Grain Transportation Agency and administrator must not restrict or interfere with the orderly marketing responsibilities of The Canadian Wheat Board in achieving its sales objectives.
 - (vii) The Government has identified through proposed amendments to Bill C-155 a number of additional grains and products to be included under the new statutory rate. The Pools believe some additional specialty crops should also be included in this legislation.
 - (viii) The principle of minimum compensatory rates which currently apply to canola oil and meal east of Thunder Bay should be continued and extended to other oilseed products processed in the Prairie Region.
-

A. LIMITATION OF GOVERNMENT COMMITMENT

1. NEED FOR PRODUCTION INCENTIVES

The Government commitment provided for in Bill C-155 is limited to the movement of 31.1 million tonnes of grain.

The Pools submit that this limitation will create a major disincentive to the production and diversification of grain in the Prairie Provinces and is counterproductive to national goals and objectives.

In the longer term, every initiative should be taken to encourage the Western Canadian producer to increase production rather than arbitrarily limit production because of freight rate disincentives.

If the grain tonnage forecasts by the Grain Transportation Agency Administrator are over-estimated, it will have a significant impact on producer freight rates when such over-estimation exceeds 31.1 million tonnes and will result in an unjustified overcharge to the producer of grain.

For example, an over-estimation of two million tonnes above the 31.1 million tonne limit would result in an unjustified additional freight charge to the producer in excess of 20%.

It is urged that the 31.1 million tonne limitation be removed from the Bill thereby encouraging the production of western grain and avoiding the oppressive burden which will be incurred by producers when the movement of western grain exceeds 31.1 million tonnes or worse, when the Administrator incorrectly over-estimates such movement above that level.

The deletion of this limitation would entail the following amendments to Bill C-155.

2. GOVERNMENT COMMITMENT

Section 34 - Definitions - Part II - Rates:

"Crow Benefit" should be redefined to provide dollars per tonne rather than maximum amounts. The dollar amounts

contained in Section 54(2) of the Bill adjusted to reflect the inflationary cost increases allowed to the railways in 1983-84 minus the present Statutory Rate (Crow Rate) and the producer's share of inflationary cost increases will provide a per tonne Crow Benefit.

Section 37(4)(a) of the Bill defining "estimated government commitment" should be amended as follows:

For the purposes of subsection (2) the "estimated government commitment" means an amount equal to the aggregate of

(a) the Crow Benefit for that crop year multiplied by the number of tonnes of grain that, in the estimation of the Administrator, will be moved in that crop year.

Section 54(1) "cumulative government share of the cost change" should be amended as follows:

"cumulated government share of the cost change", in respect of any crop year, means an amount equal to the product obtained by multiplying the number of tonnes of grain moved in that crop year by the aggregate of ----";

"estimated cumulative government share of the cost change", in respect of any crop year, means an amount equal to the product obtained by multiplying the number of tonnes of grain that, in the estimation of the Administrator, will be moved in that crop year, by the aggregate of the amounts to be calculated under paragraphs (a) and (b) of the definition "cumulative government share of the cost change".

Section 54(3), "negative cost change", provides that where the rate of cost change is negative, the Government of Canada obtains the benefit thereof. The Pools recommend that this provision be amended to provide that where the rate of cost change is negative the benefit thereof be accorded to the shippers of grain to the same extent as the converse shipper obligation to pay cost change increases.

Section 54(4) to be deleted.

Section 56(1), "CN Adjustment":

Section 56(1) directs the Commission to identify an amount that the Minister shall pay to the Canadian National Railway Company as compensation for extra costs it incurs.

Subsection (b) specifically identifies the line to Churchill as one of those costs.

It is the understanding of the Pools that the rail line to Churchill and the Port of Churchill exist for reasons other than grain movement. It is in fact in the national interests to maintain that port.

We do not believe that it is proper for the producers of Western Canada to bear the cost of providing a rail linkage into Churchill. That funding represents one of the mandates for the existence of Canadian National Railway Company. As such it is proper that the railway itself or the Government of Canada bear that cost.

We recommend deletion of Section 56(1)(b).

B. VARIABLE RATES

The Pools have been consistently opposed to any provision of Bill C-155 which provides for the establishment of variable rates by railway companies transporting western grain. Producers located in areas of the Prairie Provinces serviced by branch lines should not be in a position to be discriminated against vis-à-vis producers serviced by the main line of any railway company. Moreover, the railways should not be able to determine which branch lines remain profitable and which become unprofitable by virtue of their power to charge higher or lower rates.

The Pools remain firmly convinced that the rate structure must remain statutory and distance related (non-variable) and must be applied uniformly to all producers.

We agree with the exception provided in Section 46 (1) and (2) for identified competitive and contiguous points. A competitive situation exists where a delivery point is served by more than one rail line. A contiguous situation exists where one shipper can feasibly utilize delivery points located on different lines of railway.

The Pools are extremely concerned that by allowing for the establishment of variable rates, the railways will be provided with an opportunity to influence delivery patterns to the extent that the handling or shipping of grain on a branch line may become uneconomic to the handling company or to the railway itself, thereby imperilling the continued existence of that branch line.

The Pools are accordingly strenuously opposed to that part of Section 45 of the Bill which will enable the establishment of variable rates during and subsequent to the 1986-87 crop year and urge that that provision be deleted.

With respect to the provision that prior to the 1986-87 crop year, variable rates will be allowed to encourage and reflect efficiencies gained from the loading or unloading of railway cars on week-ends or the transportation of grain by rail during seasons other than peak seasons, the Pools submit that while concerned with the

principle of variable rates in any form, their limitation to week-end and seasonal movements will not be opposed if they are uniformly applied to all producers, i.e. by reducing the tariff in effect at all delivery points on a uniform basis.

The Pools also accordingly recommend that Sections 45 and 47 of Bill C-155 be deleted and that a new section be included enabling the provision of a lower rate only in respect of any point of origin that becomes a competitive or contiguous point.

Section 46 then becomes 45, with subsection (3) added as follows:

Section 45(3):

A rate lower than prescribed under Section 43, may be filed on a system-wide basis if, in the opinion of the Commission, it would encourage and reflect efficiencies gained from the loading or unloading of railway cars on week-ends or the transportation of grain by rail during seasons other than peak seasons.

New Sections 46 and 47 are recommended, as follows:

Section 46:

- (1) A railway company may, in respect of any crop year, include in its tariff a rate that is lower than that provided by Section 43 in respect of any point of origin that becomes a competitive or contiguous point as determined by the Commission;
- (2) A lower rate included in a tariff pursuant to subsection (1) shall not be less than the rate that is necessary to match any competitive railway rate;
- (3) The railway company shall, in the manner prescribed by the Commission, give notice to the Commission of the proposed lower rate;
- (4) The railway company, after the notice referred to in subsection (3) has been given but not later than 7 months prior to the beginning of that crop year, has, in the manner prescribed by the Commission, given public notice of its intention to include such a lower rate in its tariff.

Section 47:

- (1) Any person who believes on reasonable grounds that he will be adversely affected by any lower rate proposed to be implemented under Section 46 may apply to the Commission for leave to appeal the proposed lower rate within thirty days of the giving of the public notice referred to in sub-section 46(4).
- (2) The Commission shall dispose of the application and any appeal that may result therefrom within ninety days of the making of the application after providing the parties such reasonable opportunity to make submissions thereon as it deems appropriate.
- (3) In disposing of the matter, the Commission may disallow any proposed lower rate or allow it with or without conditions including conditions relating to the extension of similar rates to other points.

C. LIABILITY OF SHIPPERS FOR COST INCREASES

1. RATE OF COST CHANGE

Section 54 of Bill C-155 provides under the definition "maximum shipper share of the rate of cost change" that grain shippers would bear the first three per cent of rate of cost change in railway costs in each of the first three years, and the first six per cent thereafter, with the Government being responsible for levels above those percentage amounts.

This proposal may have looked reasonably attractive to producers at a time when inflation rates were running at 12% or more on an annual basis. However, in recent months the rate of inflation has declined. It is the announced intention of the federal government to lower inflation rates to six and five per cent in the next two years. Accordingly, it now appears to be the intention of the legislation to have grain shippers bear virtually all cost increases beyond the initial three-year phase-in period.

Grain farmers buy most of their production inputs in the Canadian domestic market and sell a large proportion of their output on the world market. Because of competition from other grain exporting countries, Canadian farmers are unable to pass on their added production costs to overseas buyers. Farmers are thus victims of Canadian inflation rather than contributors to it.

The Pools' position is that grain producers should not be expected to give up the historic protection afforded by the present statutory Crow rate unless and until they are assured that certain safeguards and commitments as identified in this submission are included in the new legislation and approved by the Government of Canada.

The Pools therefore submit that Bill C-155 should contain provisions which provide for a more realistic sharing of cost increases between government and grain producers.

The Pools believe that the shippers' share of the rate of cost change should not exceed 50 per cent of rail cost increases to a maximum of three percentage points until the 1986-87 crop year and to a maximum of six percentage points thereafter.

It is vital to our member producers that the transportation system contemplated by this legislation be affordable by grain producers.

2. SAFETY NET

The Pools believe that the suggested "safety net" relationship, whereby producers' freight costs for grain shipment would be capped at 10 per cent of the weighted export price for the six major grains, will not provide the necessary protection for producers.

Accordingly we have attempted to find a more meaningful basis for determining the historic benefit of the statutory rate, and relating a rate maximum to producers' ability to pay.

We believe this can be properly determined and be understood by all concerned by using the weighted farm gate price for the six major grains delivered to primary elevators as the basis for relating freight costs to grain income and producers' ability to pay.

The following schedule shows the rate relationship to the weighted average farm gate price (actual farm cash receipts) each year for the period from 1950 to 1981. The 32-year period beginning in 1950 was chosen as it represents the modern farm era, following the price control war period and the price depressing grain arrangements of the post-war years.

You will see that the average freight rate as a percentage of farm gate average weighted basket price has been 5.73% for that period.

We believe that this methodology arrives at a basis for determining a fair and reasonable cap at a level substantially better than proposed in the legislation under Part IV, 59 and 60.

RELATIONSHIPS BETWEEN PRICES,
FREIGHT RATES AND DELIVERIES

<u>Year</u>	<u>Actual Basket*</u> <u>Prices</u> (----dollars per tonne-----)	<u>Actual</u> <u>Rate</u>	<u>Percent</u> <u>of Price</u>	<u>Western</u> <u>Elevator Receipts</u> (million tonnes)
1950-51	54.50	5.07	9.3	13.5
1951-52	54.71	5.07	9.3	17.5
1952-53	55.09	5.07	9.2	20.4
1953-54	46.32	5.07	10.9	14.7
1954-55	44.50	5.08	11.4	12.7
1955-56	48.85	5.08	10.4	13.7
1956-57	45.45	5.09	11.2	14.2
1957-58	45.39	5.08	11.1	14.3
1958-59	47.09	5.08	10.8	13.8
1959-60	47.66	5.08	10.7	13.2
1960-61	55.72	5.09	9.1	13.9
1961-62	63.22	5.09	8.1	10.5
1962-63	58.53	5.08	8.7	16.6
1963-64	62.02	5.08	8.2	18.9
1964-65	58.71	5.08	8.7	17.3
1965-66	61.42	5.09	8.3	19.5
1966-67	63.81	5.08	8.0	21.3
1967-68	57.75	5.08	8.8	15.4
1968-69	48.91	5.08	10.4	14.6
1969-70	45.69	5.09	11.1	16.3
1970-71	50.87	5.11	10.0	18.7
1971-72	46.96	5.10	10.9	23.1
1972-73	70.54	5.09	9.2	24.5
1973-74	156.95	5.09	3.2	21.4
1974-75	147.67	5.09	3.4	17.8
1975-76	132.00	5.09	3.9	21.4
1976-77	105.86	5.08	4.8	22.2
1977-78	106.42	5.09	4.8	26.8
1978-79	139.99	5.11	3.7	22.6
1979-80	172.06	5.10	3.0	27.3
1980-81	193.61	5.09	2.6	27.0
1981-82	172.40	5.09	3.0	29.3

Average weighted basket price ----- \$88.72 per tonne
 Average weighted rate ----- \$ 5.0867 per tonne
 Average receipts ----- 18.57 million tonnes

Average freight rate as a percentage of grain prices $(5.0867 \div 88.72) \times 100 = 5.73\%$

*Basket prices are determined from the weighted average prairie farm prices for wheat, oats, barley, rye, flaxseed and rapeseed as determined by Statistics Canada. In 1981-82 Canada Grains Council estimates are used. The statutory rates are those which prevail at Scott, Saskatchewan. The ratio represent the weighted average rate paid basis Scott, Saskatchewan, on producer deliveries of the six grains.

D. GOVERNMENT INVESTMENT - BRANCH LINES & GRAIN HOPPER CARS

In his February 1, 1983 policy statement on Western Grain Transportation, the Minister confirmed that the Government will purchase up to 3,840 hopper cars over the next three fiscal years at an estimated cost of \$290 million, and will continue to fund until 1989 the branch line rehabilitation program at an added cost of \$670 million.

This was the latest in several statements of intent by the Government, and while our members appreciate the work completed and currently scheduled, they are adamant that this Bill contain a commitment to complete these programs in a reasonable time frame.

The Pools submit that the fulfillment of this Government commitment is essential to an adequate and efficient railway transportation system that will meet future requirements for the movement of grain and urges the Government to include a provision in Bill C-155 providing for these two programs.

E. PERFORMANCE OBJECTIVES REGULATIONS AND RAILWAY INVESTMENTS

The Pools submit that the existing provisions of Bill C-155 fail to provide sufficient sanctions to the railways in the event they fail or neglect to meet performance objectives requirements or fail to sufficiently invest in branch line rehabilitation, rolling stock and plant relative to grain transportation.

Section 21 of the Bill permits the Governor in Council to introduce regulations in the 1985-86 crop year or thereafter that will provide for a reduction in the government payment to the railway company not exceeding 40% of the contribution toward the constant costs of the railway company when it fails to meet performance objectives.

The Pools submit that this provision imposing sanctions on railway companies failing to meet performance objectives should be mandatory and that it should encompass up to 100% of the contribution to constant costs payable under this legislation.

The Pools recommend that Section 21(1)(b)(ii) be amended to provide that the Governor in Council shall, by regulation,

(b) Implement a scheme that provides for

(ii) sanctions to be applied to any railway company that does not meet the performance objectives referred to in paragraph (a),

and that Section 21(2) be amended to provide that

(2) the sanctions referred to in subparagraph (1)(b)(ii) shall, in respect of any railway company, consist of a reduction in the government payment to the railway company under Part III, as prescribed by regulations made by the Governor in Council, not exceeding an amount that, in the opinion of the Commission, is equal to 100% of the contribution toward the constant costs of the railway company within the meaning of paragraph (b) of the definition "estimated eligible costs" in subsection 34(1).

Moreover, the Pools submit that the provisions of Section 55(2) enabling the Minister to hold back any amounts that, in the opinion of the Minister, are equal to the amount that should have been spent for the maintenance of grain dependent branch lines or invested in railway equipment and plant for the movement of grain to ensure an adequate and efficient railway transportation system that will meet future requirements for the movement of grain --- are inadequate to induce the railways to provide such maintenance or invest in such railway equipment and plant.

Should the railways fail to make such investments in branch lines or equipment, the withholding of government funds otherwise payable for this purpose will not provide either leverage or incentive for compliance with these requirements.

The Pools accordingly recommend that a provision be included in the enactment providing that the Minister may make such necessary investments and deduct all costs incurred therefor from government payments to the railways.

The Pools suggest the following wording for your consideration:

55(2) The Minister may, taking into account any report of the Commission made pursuant to subsection 29(2), make such expenditures as he deems necessary for the maintenance of grain dependent branch lines or for railway equipment and plant for the movement of grain to ensure an adequate and efficient railway transportation system that will meet future requirements for the movement of grain and deduct such expenditures from the government payments to railway companies provided for in subsection (1).

55(3) to be deleted.

F. PERFORMANCE OBJECTIVES REGULATIONS

One of the basic purposes of Bill C-155 is to provide compensatory rates to the railway companies for the transportation of western grain providing the railway companies meet performance objectives, maintain grain dependent branch lines and invest in railway equipment and plant to ensure an adequate and efficient railway transportation system that will meet future requirements for the movement of grain.

Accordingly the provisions for financial sanctions to the railway companies should they fail to meet these obligations are essential to the achievement of this basic purpose of the legislation.

The Pools do not view the imposition of financial awards or sanctions to other system participants in the same way. Consideration has not been given to the manner in which financial awards or sanctions will be provided for or how they will be paid. System participants who ship grain will be compelled under this legislation to pay additional freight costs to railway companies substantially in excess of those now paid. Accordingly this enactment already provides for financial sanctions to shippers.

The Pools accordingly require and expect maximum efficiency and performance from the railway companies in the transportation of western grain and do not see the imposition of financial awards or sanctions to other system participants as necessary or desirable in achieving this objective.

The Pools therefore submit that Section 21(1) should be amended to provide that the awards and sanctions to system participants other than the railway companies are to be non-pecuniary. The Wheat Board now operates a system of car penalties which are imposed on grain shippers who ship the wrong types or grades of grains. We support the continuation of this kind of performance incentive system.

We recommend that Section 21(1)(b)(ii) be worded as follows:

Sanctions to be applied to system participants or any classes thereof, other than the railways, that do not meet the performance objectives referred to in paragraph (a), shall be non-pecuniary.

G. SENIOR GRAIN TRANSPORTATION COMMITTEE

The Pools submit that representation on the Senior Grain Transportation Committee should be composed of those parties having a significant interest in and a direct responsibility for the transportation of western grain. This is considered desirable as it is anticipated that the Senior Grain Transportation Committee will be involved in significant grain transportation matters affecting Western Canada.

The Pools recommend that Section 3(d) be amended to delete eighteen and substitute thirteen, and that subclause (iii), subclause (viii) and subclause (ix) be deleted. A new subclause (viii) could be included providing for the Chairman of the Canadian Wheat Board Producers' Advisory Committee and a new subclause (ix) could be included providing for the Chairman of the Advisory Committee to the Livestock Feed Board of Canada.

The effect of the above amendment would be to reduce the size of the Committee so as to improve administrative and operational efficiency and yet properly represent those who have a legitimate interest in the western grain industry. We think that seven members can adequately reflect the interests of the primary elevator licensees and the interests of farmers, since the four major co-operatives handling approximately 80 per cent of the product are owned totally and directed by producers. The Chairman of the Canadian Wheat Board Producers' Advisory Committee is elected by grain producers and can represent their interests. The Chairman of the Advisory Committee to the Livestock Feed Board of Canada can represent the interests of feed users.

In any case, the Administrator has the authority to bring forward proposals from any interested party, whether represented on the Committee or not, for consideration.

Sections 4(2) and 5(3) of the Bill would also be deleted should the above recommendation be adopted.

The Pools also submit that Section 8 of the Bill should be amended to provide that the Minister shall pay a daily allowance for services, reasonable travel and living expenses in such amounts deemed necessary or appropriate to all members of the Senior Grain Transportation Committee.

Section 9 - Alternate Member

The Pools submit that this section should be amended to provide that a member of the Committee may, in writing, authorize a person to act on behalf of that member thereby giving the member so designated full rights of participation and vote.

H. GRAIN TRANSPORTATION AGENCY ADMINISTRATOR

The Pools accept the formal establishment of a Grain Transportation Agency Administrator with co-ordinating functions and powers.

As indicated in the Introduction, however, the Pools would not favour the granting of powers to the Administrator which could interfere with the ability of The Canadian Wheat Board through the block shipping program to make available the quantities and types of grain needed to meet sales commitments.

Section 19(2) of Bill C-155 provides that the duties and functions of the Administrator are not to restrict the powers of the Canadian Grain Commission respecting the handling of grain in elevators.

The Pools recommend that a further subsection be included as follows:

- 19(3) The provisions of this Part respecting the duties and functions of the Administrator do not restrict the powers of The Canadian Wheat Board under Section 21(k) of the Canadian Wheat Board Act, or any Orders of the Governor in Council, to make available the quantities and types of grain needed to achieve sales commitments.

The Pools also recommend that Section 20(2) providing that the Administrator may implement any policy or operational change having a significant effect on the grain transportation, shipping and handling system, whether or not advice on the matter has been received from the Committee, should be deleted.

In its place, the Pools suggest a provision which requires the Administrator to refer such matters to the Minister should the Senior Grain Transportation Committee not concur with policy or operational changes proposed by the Administrator and that the decision of the Minister should be communicated to the Senior Grain Transportation Committee.

The Pools believe that clauses (a), (b) and (c) of Section 17 give adequate scope for the activities of the Administrator, and that the remaining clauses (d), (e) and (f) should be eliminated.

I. COSTING REVIEW

Section 38(2)(b) of Bill C-155 provides that the Canadian Transport Commission in conducting a costing review shall compute the cost of capital in accordance with paragraph 276(3)(b) of the Railway Act and adjust that cost by any amount it deems justified in light of the risks associated with the movement of grain.

Section 276(3)(b) of the Railway Act provides that the Commission in determining the variable cost of any movement of traffic, shall compute the costs of capital in all cases by using the costs of capital approved by the Commission as proper for the Canadian Pacific Railway Company.

The Pools submit that there is no more justification for applying Canadian Pacific's capital cost rate to other railways than there is in applying Canadian Pacific's operating costs to such other railways. Moreover, this is the only specific directive respecting costing contained in the Bill.

Attributing the cost of capital of Canadian Pacific Limited to Canadian National Railway Company ignores the fact that Canadian National Railway Company is in neither a tax-paying or tax-deferring position. As such, the allowance for income tax implicit in Canadian Pacific Limited's cost of capital is simply a windfall to Canadian National Railway Company at the expense of the Western Canadian producers and taxpayers.

The Pools recommend that discretion be given to the Commission with respect to the computation of costs of capital which would include the discretion to determine the actual cost of capital for the railway whose operation is being costed. Capital costs would then be placed in the same category as operating costs.

Provision could be made for a Canadian Pacific Limited adjustment to reflect and recompense its higher capital costs similar to the provisions contained in Sections 56 and 57 for a Canadian National Railway Company adjustment to reflect and recompense its higher operating costs.

The Pools submit that Section 38(2) be amended as follows:

- (2) In carrying out the review and making the determination referred to in subsection (1), the Commission shall
 - (a) take into account all costs, including the cost of capital, appropriate to an adequate and efficient railway transportation system that will meet future requirements for the movement of grain;

Clause (b) should be deleted and substituted with the following, in order to permit the Commission to reflect in the cost of capital calculation the lower risk associated with grain traffic:

- (b) in computing the cost of capital under paragraph (a), the Canadian Transport Commission shall adjust the cost by any amount it deems justified in light of the risk consideration associated with the movement of grain.

The entire cost of capital issue is in the process of review and modification. The Government has itself recognized that fact and has requested that the CTC conduct a full and formal investigation into the subject. The work has, in fact, begun and has consumed many hundreds of man-hours in the last two years. It is entirely inconsistent, therefore, to restrict one of the major issues of the review by making an unnecessary and specific reference in this Bill.

J. ESTIMATED ELIGIBLE COSTS

Section 34(1) of Bill C-155 defines "estimated eligible costs" as an amount equal to the aggregate of the volume related variable costs of the railway companies for the movement of grain and their line related variable costs for grain dependent branch lines, as estimated by the Commission pursuant to Section 39 and a phased-in contribution to the constant cost of the railway company.

Subclause (iv) provides that the contribution to constant costs in respect of the 1986-87 and subsequent crop years will be 20% of the volume related variable costs. The Pools are advised that historically, the percentage of variable costs to total cost has been increasing and that it is conceivable, in future years, that variable costs will exceed 80% of total costs.

To preclude payment to the railways of an amount exceeding 100% of their costs, the Pools recommend that the definition of estimated eligible costs be amended in clause (b) subclause (iv) thereof to include, after 20% of the volume related variable costs, "or such lesser amount as the Canadian Transport Commission determines on a costing review under Section 38."

K. TARIFFS - CONDITIONS OF CARRIAGE

Section 34(1) of Bill C-155 defines "tariff" as a tariff of rates and conditions of carriage for the movement of grain filed and published pursuant to this Part.

While Part II of the Bill provides for the manner in which "rates" are to be established and for their disallowance if not in conformity with the provisions of that Part, there are no substantive provisions contained in the Bill for the regulation or control of conditions of carriage which may be included in railway tariffs.

The Pools are concerned that conditions of carriage could be contained in railway tariffs which would be onerous to shippers and which the Canadian Transport Commission would be without power to amend or disallow. Examples of such conditions of carriage could be unrealistic minimum weight requirements, or excessive charges for ancillary services provided.

The Pools accordingly recommend that the Canadian Transport Commission be given jurisdiction to confirm, vary or disallow any condition of carriage contained in railway tariffs pertaining to the movement of western grain.

The Pools suggest that "conditions of carriage" be defined in Section 34 as follows:

Conditions of carriage include any ancillary charge contained in a tariff filed and published pursuant to this Part or applicable to the movement of grain within the intention of this Act.

The Pools recommend that a new section be included in Part II of Bill C-155 providing as follows:

- (1) The Commission may, on its own motion or on receiving information by complaint or otherwise conduct an investigation with respect to any condition of carriage contained in the tariff.
- (2) Should the Commission find, as a result of such investigation that the condition of carriage is not in conformity with the provisions of this Act or the purposes and objectives thereof, it may disallow such condition of carriage or order that it be amended so as to comply with the provisions of this Act or the purposes and objectives thereof.

With respect to Section 49 of the Bill dealing with joint line movement, the Pools would urge that grain being moved to Prince Rupert and Ridley be exempted from extra charges above those prescribed in Section 43.

This could be provided for by adding to Section 49(1),
"or for the movement to Prince Rupert and/or Ridley."

Section 49(2) could then be deleted.

L. REVIEW

The Pools believe it may be unnecessary to conduct a full review of all aspects of the new Bill C-155. Surely the objective and the intent is to review those items in contention where reasonable doubt exists as to the ultimate outcome of decisions made at this time.

The lack of permanency of both the elevator and railway systems resulting from such a review is in direct contradiction to the objective of setting in place a more modern and efficient transportation and handling system.

We recommend therefore that Section 59 be deleted and substituted with the following:

59. The Governor in Council may, on recommendation of the Minister after the 1985-86 crop year, in consultation with the Senior Grain Transportation Committee, carry out a review of this Act and its effects on the efficient shipping and handling of grain.

M. INCORPORATION BY REFERENCE OF OTHER LEGISLATION

Section 34(2) provides for the incorporation by reference of those provisions of the Railway Act respecting tariffs of tolls except Section 276 and 278.

Section 34(3) provides for the incorporation by reference of Sections 329 and 330 of the Railway Act with respect to railway costs.

It is unclear which other provisions of the Railway Act, National Transportation Act, or for that matter any other Act, are intended to be incorporated by reference into this legislation.

The specific reference to certain sections of the Railway Act may leave the inference that no other sections of that Act or any other Act are to apply.

The Pools submit that except in the case of inconsistency, the provisions of the Railway Act except Sections 276 and 278, and of the National Transportation Act, should apply to the transportation of western grain.

For example, shippers should be able to have recourse to Section 262 of the Railway Act respecting the obligation of the railways to provide suitable and adequate accommodation for the transportation of grain. Any doubt respecting the application of this Section would be totally unacceptable to the Pools. Part IV of the National Transportation Act provides for the general jurisdiction of the Canadian Transport Commission. Except where inconsistent with specific provisions of Bill C-155, shippers should be able to have recourse to the Canadian Transport Commission and the Canadian Transport Commission should have full authority to exercise its jurisdiction over railway companies.

Accordingly, the Pools suggest that Bill C-155 be amended to provide:

"For greater certainty and the avoidance of doubt it is declared that the provisions of the Railway Act except Sections 276 and 278 and of the National Transportation Act apply to the transportation, shipping and handling of grain under this Act except where the same are inconsistent with specific provisions of this Act."

N. ADDITIONAL GRAINS AND PRODUCTS INCLUDED IN STATUTORY RATES

The Pools welcome the addition of several grains and products in Schedule 1, as announced by the Minister.

However, the Pools submit that the following grains or products should also be included in the Schedule:

- Peas
- Fababeans
- Canary Seed
- Lentils
- Red Clover
- Alsike Clover
- Creeping Red Fescue

O. FREIGHT RATES ON OILSEED PRODUCTS EAST OF THUNDER BAY

The Pools, as owners of major canola crushing facilities in Manitoba, Saskatchewan and Alberta, are gratified that, consistent with the stated intention of successive federal governments over the past ten years to promote and encourage agricultural processing in Western Canada, Bill C-155 accords canola oil and meal parity with canola seed in the Western Region.

By contrast, the Government's policy statement of February 1, 1983 contains the statement that, in principle, the Government believes that commercial rates should be established for canola oil and meal east of Thunder Bay, effective August 1, 1983. The efficacy of parity within the Western Region on eastbound movements of oil and meal is thus put into serious doubt.

Because canola oil and meal are competitive with canola seed, the western crushers of canola have sought freight rate parity with canola seed from origin to destination for many years. This requirement was recognized by successive governments. However, a proxy for parity had to be found because it was perceived that seed was being transported at non-compensatory freight rates (for the railways) and the Government was not prepared to permit products to also be transported at non-compensatory rates. Hence, Order in Council PC 1976-894 dated April 13, 1976 provided for the transportation of products at minimum compensatory rates (mcr's).

Eastern mcr's have gone some distance in achieving for the western crushers what they were designed to accomplish - access to Eastern Canadian markets and export markets through Eastern Canadian ports on a freight rate basis approaching that for seed. The western crushers have come to rely on mcr's as assisting them in gaining access to markets which could be served by western grown canola moved as seed at freight rates below those for oil and meal and crushed at destination.

There has been no change since establishment of mcr's in 1976 to justify a reversion to commercial rates east of Thunder Bay at this time. Parity within the Western Region on eastbound movements of meal has always existed. Parity within the Western Region on eastbound movements of oil is welcome, because it is a further step towards parity from origin to destination.

Commercial rates east of Thunder Bay on oil and meal will easily more than offset the parity granted on oil in the Western Region. It is therefore a retrogressive step.

Commercial rates east of Thunder Bay jeopardize the future of the western crushing industry as it is known today. Commercial rates give the railways the power to determine to what markets the western crushers may have access. This places the future of the western crushing industry in the hands of the railways. To give the railways that power is totally unacceptable to the Pools.

The Pools therefore ask your Committee to recommend to Parliament that His Excellency be advised that Order in Council PC 1976-894 should continue in effect and be extended to include sunflower oil and meal, to the extent and as the means by which minimum compensatory rates east of Thunder Bay be retained.

APPENDIX 'TRPT-72'

Region 7
10047, 80th Ave.
Edmonton, Alta.
T6E 1T4
Tel. (403) 433-2528

national farmers union

In Union is Strength

NATIONAL FARMERS UNION

SUBMISSION TO THE

HOUSE OF COMMONS

STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT

ON THE SUBJECT OF

BILL C-155 -

The Western Grain Transportation Act

PRESENTED AT EDMONTON, ALBERTA

AUGUST 3, 1983

National Farmers Union Submission to
The House of Commons Standing Committee on Transport
on the Subject of Bill C-155 -
The Western Grain Transportation Act
Presented at Edmonton, Alberta, August 3, 1983

The Region 7 (Alberta) Division of the National Farmers Union requests the opportunity to appear before the Committee.

In Alberta, most farm groups view Bill C-155 with mixed feelings. Some view transportation inequities as the major problem in the intensification of the production and processing of agricultural products. Unfortunately, higher freight rates in Western Canada will make agriculture producers and processors less competitive rather than more.

Alberta farmers are well aware of the great distances their products must travel to service export and domestic markets. No one would argue that there will be transportation bottlenecks to the west coast if the rail system is not upgraded. However, are we going to replace the transportation bottleneck with an economic bottleneck caused by high priced transportation for agricultural and resource users?

It is our opinion that low cost rail transportation in Western Canada is a pre-condition of economic well being in farming, agriculture processing, and resource development.

The increased revenue to the Federal government through increased economic activity in Western Canada will far outweigh the cost of upgrading the railways and maintaining the Crow'snest Freight Rates for farmers.

In our brief, we would like to illustrate how Bill C-155 will effect producers of grain, oilseeds, and livestock in small town Alberta.

First of all, your average Alberta farmer is a mixed farmer, with a variety of income sources. Most farmers derive their income from a mixture of grain, oilseed, and livestock sales and off-farm income.

Consequently, a benefit in one area may spell a detriment in another area of production. If we are to look at agriculture production and processing clearly, we must first consider the needs of primary producers of grain, oilseeds, and livestock. Their economic security is paramount because they produce the product that will require further processing and transportation.

Let us consider the situation of an average farmer producing grain. In the last 10 years, he has increased his production of grain significantly, but not without a considerable increase in capital investment, and inherent risk through the use of high volumes of expensive fertilizers and chemicals.

His ability to produce more in the future will be marginal due to the physical capabilities of the soil and nature of the climate. The high cost of inputs compared to grain prices will also cause farmers to deliberate at length before increasing productivity. Thus, increasing freight rates to farmers will lower their profitability and reduce their ability to spin dollars into the economic community. For example, in an average small town in Alberta with a population of 500 people, increasing the Crow rate 5 times will cause \$600,000 to leave that community. The farmers and the businessmen of this town cannot stand that kind of exodus of capital. The results will be lethal, as you can be sure that the railways will not be reinvesting in small town Alberta. Canola production in Alberta contributes considerably to the income of farmers and agri-business since Alberta Farmers produce half of the canola in Canada.

Presently, Alberta canola crushers crush 63% of the Canadian canola crush. However, in 1983, two new plants in Ontario will be in production; which could crush half of the oil needed for the eastern market.

The eastern Canadian market for canola oil represents 72% of the Canadian domestic market. Consequently, transportation to this area is very important to Western canola growers. If the freight rate increases into this area significantly, we could be uncompetitive. For example, the federal government is planning on eliminating the compensatory rate from Thunder Bay east.

Thus Western crushers will have traded lower rates to Thunder Bay or commercial rates from Thunder Bay east. Eastern crushers would then be protected from Western canola oil forcing western crushers to rely on the export market which is very competitive and limited in potential. The nature of canola export is supported by the fact that 70% of Canadian exports have been sold at below cost to the Canadian International Development Agency.

If Bill C-155 is passed, Alberta crushers will find they have lost some of the natural advantages they had. This will have a negative effect on the profitability of Alberta canola growers.

In the past 10 years, farmers' ability to produce high quality canola has improved considerably, however, the price of canola has stayed relatively the same. The development of the crushing industry in Alberta has increased the markets for canola, but not the price. Generally crushers purchase canola from farmers at \$30 to \$40 per tonne below the export price for canola. This is a perfect example of how secondary agriculture processing is built on the backs of the primary producers.

The future health of the canola industry in Western Canada is directly linked to low cost of transportation to Eastern and export markets. Alberta farmers would be better served by an orderly marketing system for canola, including canola oil and canola meal under the Crow Rate statute.

Much has been said about how changing the Crow Rate will enhance the size and profitability of the livestock business in Alberta, however, cheap grain generally has produced cheap cattle, benefitting neither the grain producer nor the livestock producer.

The problems of the Alberta livestock farmer have no doubt been related to profitability, however, the causes are not singular or simplistic. Producing livestock in Alberta should be profitable and those in the custom feeding business or protected by government subsidy have had some degree of success. However, distance from markets, lack of leverage in the market place, plus present import and export regulations have made livestock production in Alberta not the business it could be.

Approximately 75% of our slaughter cattle are marketed in eastern Canada because that is where the major domestic market is. High transportation costs into that market either by rail or truck are a disadvantage to producers in Alberta.

Livestock producers' leverage in the market place has continued to be eroded in the last 10 years with major retail chains in the east and the likes of Safeway in the west controlling the major profit shares of livestock production.

The General Agreement on Tariffs and Trade which commits Canada to a minimum of 139.2 million pounds of beef imports based on 1980 population has depressed markets periodically.

As well, the U.S. closes its border if imports of dressed beef gets too high.

The export markets for red meats of any magnitude have yet to be found. Our own domestic market appears to be the only secure one, since other countries would sooner import grain and produce their own red meats.

There is no doubt that some farmers will increase livestock production if the Crow is changed, but where will the new markets be? Cheap grain--cheap livestock--makes a poor farmer.

The problems of the livestock producer will only be solved in an orderly marketing system for red meats, not in changes to the Crow Rate.

Changing the Crow'snest Freight Rates for Bill C-155 is not going to benefit Alberta farmers. It is a cruel comedy to think that by transferring millions of dollars of capital from prairie communities to the railways you can solve the agriculture issues of Western Canada.

The transfer of capital from the rural communities to the industrial sector has always been the major problem in prairie communities. Further escalation of this strategy is no solution.

Industrializing agriculture in the west by changing the Crow is an experiment of gigantic proportions. Prairie communities are too important to Canada to be lost in an ill conceived plan.

Farmers agree the railways should be up-graded, but that the people of Canada should play a part in our national transportation system by taking equity in the railway system as it is up-graded... Transportation in Canada is too important to leave in private hands. The Crow should remain a corner stone of our national rail transportation system.

To the House of Commons Standing Committee on Transport
On the Subject of Bill C-155

Edmonton, Alberta August 3, 1983

I thank you Mr. Chairman for giving me the opportunity to present my viws today with some reference to Bill C155.

There have in the past been many commissions and hearings and meetings on the subject of the Crow'snest Pass Statutory Rates. Up until the Hall Commission, I did believe that politicians wanted to get a grasp of what the 1897 agreement was all about.

The Gilson Process destroyed that belief. I now know that it was just a charade, and there is enough documented evidence to substantiate the hypocrisy of those hearings. Maybe these hearings will be the same!

Why does our federal government spend public funds to fight a case for the railroads, yet we as grain producers have to defend ourselves without the assistance of public funds for research and documentation. I have the distinct feeling that the grain producers are being subjected to the same harrassment that the federal government through the last hundred years, have extended to our native people in Canada. I would therefore submit to you, the members of parliament here, and you can inform your bureaucrats that we are also getting smarter.

By their own quarterly statements, CP rail consistantly show a profit. In fact the first quarter of 1983 when the only commodity hauled was grain, their profit was over \$50 million.

As members of parliament, you are on the board of directors of our country of Canada; and I object to you putting money into the CPR or any other private company without taking equity in that company.

As for the so called hurt to the beef producer, I say to them, get into the twentieth century and set up an orderly marketing procedure the same as the grain producer has done; as well as the dairy, egg, poultry, and turkey producers. Why should they be allowed to destroy a system that the grain producers have worked so hard and long to achieve.

In my view the railroads have made money hauling grain but instead of using a portion of that money to maintain and improve their facilities, their profits have been invested in other enterprises. The railroads were built to facilitate regional development and expansion for the benefit of Canada as a whole, not just for profit for a few shareholders.

In closing, Mr. chairman, I should like to point out that every time you depress the economic status of a primary producer, you set the whole country into a tail spin. The primary producer, e.g., the grain farmer, brings in foreign capital. This money enriches his community, his province, and all of the country. The more you deduct through freight and taxation, the multiplier decreases. Increase the Crow and you know where we'll go.

Respectfully submitted,

Arthur Brevig

A brief prepared for the House of Commons Standing Committee on Bill C-155 - Edmonton, Alberta, August 2nd and 3rd, 1983.

Sirs:

I am opposed to passage of the House of Commons Bill C-155 as it presently is written and would urge you to modify or reject this Bill until it treats grain producers fairly. Enactment of Bill C-155 will cost my family twenty-five dollars for every acre of crop that I produce or twenty-five thousand dollars by 1990 as opposed to six thousand dollars as the statutory rate now exists.

There is almost no profit in grain farming at the present time but Bill C-155 will ensure that for my family, farming will no longer be a luxury we can afford. Not only will my family suffer, but my community will suffer by losing \$978,300.00 in each year by 1990. I am sure the C.N.R. will not spend this much money in Holden, Alberta and surrounding area as farm families now do.

Bill C-155 leaves the door open for variable rates to force the death of small rural communities that are not on railway main lines and are thus 'inefficient'. Bill C-155 undermines the Canadian Wheat Board by instituting a Transportation Authority to manage the movement of grain. Equal access to sales opportunity for all prairie farmers via the quota system is threatened. The Canadian Wheat Board will be the next to be attacked by the large corporation, and private interests that would benefit from a farming community stripped of equal shipping opportunities and burdened by a usurious transportation rate.

I would suggest that Transportation policy can be formulated to encourage farm production and Canadian prosperity in other export industries by keeping the freight rates low enough to encourage individual farmers to invest in production capability. Passage of Bill C-155 will make sure that prosperity flees from the prairie economy via indirect taxation to the railways.

If the railways need more money to haul grain, it is possible to supply this from general revenue of the Federal Government of Canada. In fact, this is where it should come from because the sales of export grain benefit the whole Canadian economy from the diesel fuel produced in Alberta to the tractor tires manufactured in Toronto. It will prove to be impossible to benefit the railway system by depriving Canadian grain producers of a fair return on their labor. In short order total Canadian grain production will plummet and with it will go the prairie economy.

The statutory freight rate provides a stabilizing influence on the prairie economy--to tamper with it will prove the undoing of Prairie communities and more importantly wound all of Canada.

Until something better is put in place to stabilize Canadian Prairie grain production, I advise you to act to keep the statutory rate.

(Original signed by)

DON RONAGHAM

BOX 333, HOLDEN, ALTA.
TOB 2C0

August 2, 1983

Submitted by Dennis Oberg

Forestburg, Alberta

I am a beginning farmer, who has been at this for 5 years. I returned to the farm, because I could see a future for me and a reasonable living to be made. I have in that time purchased a parcel of land from my father, and I hope I will be able to buy the rest some day. Right now my land payment is \$26,000 per year. Five times crow would mean an increase of 50% for grain shipping alone. My fuel costs have gone up, insurance costs are up, repairs are up, living expenses are up, heat and power are up, crop input costs are up. With everything going up, then we are told that this crop year what we will receive for our produce is going DOWN. With the change to the crow rate on top of this my future in farming is getting cloudy as the months go by.

In the 1982 crop year I sold approx, 30,000 bus. of wheat to the elevators located in the village of Forestburg. Our freight rate from this point is 22 cents per hundred, which amounts to approx. \$4000.00 for that year, and it was an average year. If the crow rate was to change, the freight rate would then jump 5 times 22 cents or \$1.10 per hundred weight. This would mean an additional \$16,000.00 expense for me.

Our town of Forestburg has a pop. of about 950 people. There is also a coal mine and a power plant that employs many men and women who live in this town. I am a director of the Forestburg and District Ag. society. A recent study done on the on the spending habits of the towns people found that just %33 of the possible shopping dollar stays here. We know that the town relies mainly on the rural population who do their shopping here. If we had to pay 5 times crow there would be a definite drop in what is spent in this town and a very definite possibility of some, if not many businesses closing down. That would put people out of work, and who would support them then in this already troubled economy.

We in this town live on a branch line of the railroad. The railroad Co. have said that branch lines will be abandoned when the change to the crow takes place. If this happens we will of course have to haul to some other point. I will either have to consider buying a larger truck, or hiring a commercial operator to haul my grain. With this added expense the cost to me is not 5 times crow, but definitely higher already. With the loss of the rail the elevator managers, their helpers and their families will be out of work, more unemployed. In this town we have one machinery dealer, who is having trouble in his business now because of the slow economy. This change will only

add fuel to the fire. If he closes I have the added expense of going to a dealer out of town for repairs. As you can see if this change takes place it will have a definite snowballing effect on everyone.

(Original signed by)

Dennis K. Oberg
Box 526
Forestburg, Alta.

RUDY KIIST'S
SUBMISSION TO
THE
STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT
PRESENTED IN
EDMONTON, ALBERTA
ON

AUGUST 3, 1983

I would like to thank the Committee in advance for taking the time to hear my personal thoughts on Bill C-155.

For the sake of farmers like myself and their families across Western Canada I would like to appeal to your Committee, to try and change this insane move by the federal government to extract still more money than is already being asked from the farming community.

Surely, it must be clear to you by now that the views given over the past months by the self-proclaimed farm organizations do not carry in them the consensus of the grassroots farmer. Very few of those farm organizations would have any voluntary farm membership if we were not automatically considered members through the sale of our commodities.

The financial position of many farmers like myself is at best a precarious one, where we never know from one year to the next whether we will be in business or not. The reasons for this, you and the federal government well know, and still we are going to be asked to guarantee the income for a giant corporation that has reneged on its agreements with the people of Canada.

Tell me, why would a government elected by its people look after income guarantees for Canadian Pacific before it tackles the same problem for the people who feed the country? Surely, even from as far off as Ottawa seems, you must see the unfairness of this.

I have no statistics but allow me to give you a few facts. My family and I have been farming for 15 years. A small portion of our farm was inherited and the remainder was financed. While at first my farming was very diversified, over the years I have had to move to the areas that at least have a hint of orderly marketing and stability, those being grain and a small flock of laying hens.

This year our grain land was planted one half to wheat and the other half to canola. Recent heavy rains have almost entirely devastated our canola crops. A few days ago the same modern system of marketing which allows speculators to play with my product has seen fit to lower the next years' grain prices.

Remember, that the same government people who condone these things are the same ones asking for an increased freight rate. When was the last time the Minister of Transport or any of you for that matter had to face a situation where your income would be decreased by almost one third.

How ludicrous is it that in my short span of farming, the price of fuel has quadrupled, machinery prices have more than tripled, fertilizer prices have quadrupled, land prices have sky-rocketed because of allowed speculation, and on the other hand the price of my products are either the same or going down? Farmers are very tired of telling you politicians this when your very small children could mathematically give you the final outcome of this process.

Can we be blamed for even questioning the seriousness of the appointment of this committee in terms of the farmers' position when the ministry of transport people are at this same time talking about higher freight costs for the farmers by Christmas?

If you are indeed interested in the consensus of farmers, then why has no one suggested that the farmers be asked in a plebiscite whether their farms can withstand a change in the Crow Rate?

In spite of all this, I know of no farmer who would try and say that our rail system does not have to constantly be improved. What they are saying, in my opinion, is that the transportation system is of benefit to the total population and if our government insists on allowing the railways to bow out of agreements and laws which require them to haul grain at a fixed rate, then the total price tag should not be thrown on the farming community.

I also believe if vast amounts of public monies are once again granted to the railways, then the people of Canada should own equity in them.

In conclusion, I would request, if this committee has any interest in retaining a strong agricultural base in Canada, run by farm families, then you should do everything in your power to stop this legislation that would destroy the protection farmers have in the statutory freight rate.

Rudy A. Kiist

Box 1353

Vegreville, Alta.

A Brief prepared for the House of Commons Standing Committee
on Bill C-155

Edmonton, Alberta August 2 & 3. 1983
Submitted by Irving Bablitz, Bruce, Alberta

Farmers are in a Financial crisis and it angers me when my money through involuntary check-offs is being used to finance organizations that wouldn't last a year if they had to stand on their record or through voluntary financial support. These organizations do not speak for the grassroots farmer.

The National Farmers Union is the only direct voluntary funded group who speak for the farmer. We don't receive research grants, etc. from the government. It is only through this group that the farmer can speak collectively to the government.

Because of the lack of any long term economic planning by the Canadian government during the past 116 years, the attack on unorganized groups such as farmers can be expected.

The argument that freight rates are the reason that the average Alberta farmers is losing money is nonsense. The average farmers feeds his grain to his cattle.

I'm not here to explain the operation of a large corporate feed-lot operator. Spokesmen from the check-off organizations or our government will do that.

I'm here to speak as a farmer and my own experiences as a cattle producer in the seventies.

During the latter part of 1973 thru to the early part of 1975, I lost \$180,000 on my cattle operation. It had nothing to do with freight costs. In that period I put all our produce from my farm through the cattle, but the cost of equipment, fuel, taxes, etc. were more than the income from the cattle. It was the low price of cattle not freight rates that almost caused me to go bankrupt.

Whether this thing we call supply and demand was working against me or whether there was a surplus is another question.

What saved me from bankruptcy was the fact that the Canadian Wheat Board made some good sales to the Soviet Union and I switched from feeding cattle to marketing my grain.

Had it not been for the fair export prices and reasonably good quotas, I would have lost my farm. (which is a second generation farm)

Our problem is that we are now facing the same economic squeeze in grain production.

In 1970, it took about 5,000 bushels of rape to buy a combine (1060 Case pickup and cutter bar). Last year I bought a combine with a retail price of \$179,000 (pickup and cutter bar) which would require about 30,000 bushels of rape to pay for.

Fuel cost for my farm ran at \$3,500 per year in 1970. Today it costs me \$17,000.

Statistics Canada placed interest costs at 22% of farm operating costs in 1981-82. I can relate to this very easily. Interest cost for my debt load ran at \$3,500 to \$4,000 in 1970. Today my interest bill for one year is close to \$60,000.

In 1970, grain and cattle was all the collateral needed to cover an operating loan. Today the bank holds seven quarters of land and most of the machinery as collateral.

I produce about 3000 tonnes of grain a year with a freight cost@ 4.89 equals a total of \$14,670 or@ 24.45 or five times Crow, my bill would be an impossible \$73,350.

This talk about tying the cost of freight to grain prices reminds me of the things my father told me about the conditions in Czarist Russia when he was there: 10 bundles for me, you get the eleventh.

Once again the Crow rates are being discussed. Our Federal Minister of transportation worrying about the C.P.R. loosing money hauling grain at the present rates.

I don't believe that the railways have ever lost money hauling grain. They signed the deal and it was a good one for the C.P.R.

The people of Canada have bought and donated hopper cars to the Railways. (Thousands of them!)

No one ever seems to worry about the farmer working and operating at a loss. Never a word about this.

The farmers produce does not go up in price compared to the prices we have to pay for the things we have to have in our farming operations, fuel, oil, fertilizer, etc.

Raising the grain freight rates would be another blow to the farmer. This would be disastrous. More and more farmers will be forced off of the farm if these rates are raised.

Leave the Crow rates as they are and pay the railways the subsidy.

Beth Timanson

Submission to the Standing Committee on Transport

On Bill C-155

Submitted by Jo-Anne and Harley Fried.

We are pleased to be able to make this presentation concerning Bill C-155.

We have a grain and laying hen operation and have been farming for nine years. Our land was bought at a time when prices were on the increase and we must subsidize our own land with rented land, whose tenure is not always stable.

Currently, our freight bill is approximately \$5200 per year to ship our grain into export position. If the freight rate is taken out of statute and we have to pay 6 times the Crow Rate by 1990, then our freight bill will be \$31,200. We certainly cannot afford to pay this.

When we started farming we sold canola for \$8.23 a bushel. Canola is now \$6.50 a bushel. The price of barley was high at \$2.50 in the past. Presently the initial price of barley is \$1.75 a bushel. Operating costs have steadily increased with inflation. Because of low grain prices and high operating costs, we are currently in a break even situation. The government of Canada cannot guarantee that the price of grain will be high in the future, but yet this government wants to increase our freight rates 6 times. A rate which could place us in a very serious financial position.

As previously mentioned, we are in the egg production business. The price of eggs is calculated by a cost of production formula which includes transportation costs. We like the orderly marketing system and feel that grain transportation costs should be included in a cost of production formula for grain. This year our crop is suffering from extreme weather conditions. Our losses will be considerable. We gamble with the weather all the time. We do not want to gamble with the price of our products.

As farmers, we make financial agreements with individuals and companies. We honor our obligations in these matters. If we were to make an agreement in perpetuity, as the railroads have done, we would make absolutely sure that we would benefit financially forever. The point is we do not believe the railroads made a bad deal which they need to get out of. The railroads have been adequately compensated for their lifetime agreement.

We understand that the grain handling system needs improvement. But getting rid of the crow rate is not the answer. Everybody benefits from a good transportation system, therefore we feel that tax dollars should be used

to improve the rail system and the government should take an equity position in the railway.

It is our opinion that the government has pitted farm organizations against the individual farmer. We are members of the Alberta Wheat Pool, but certainly do not agree with their position on Crow change. We know of many Alberta Wheat Pool members who disagree with their own organization, but feel powerless to confront this organization.

Many farmers also feel powerless to affect their own government and I believe the federal government has capitalized upon that weakness. The forceful railway lobby has swayed or blackmailed the liberal intelligentsia into implementing Crow change quite some time ago. The "Consensus in the West", Gilson Hearings, and even this standing committee is a facade for a sweetheart deal that took place between those in power and those in government quite some time ago.

In conclusion, if this committee has any power, I would challenge you to look after the best interests of farmers, which will in turn look after the best interests of the economy.

Keep the Crow Rate as it is.

APPENDIX "TRPT-73"

"THE CROW and ALBERTA"

Submission to the House of
Commons Standing Committee
on Transport

Presented by:
Ray Martin, M.L.A.
Edmonton Norwood on behalf of the
Official Opposition, Legislative
Assembly of Alberta

"THE CROW and ALBERTA"

Submission to the House of Commons Standing
Committee on Transport

(Review of "An Act to facilitate the transportation, shipping and handling of western grain and to amend certain Acts in consequence thereof", Bill C155)

Presented by:

Ray Martin, M.L.A., Edmonton Norwood
on behalf of the Official Opposition,
Legislative Assembly of Alberta

Edmonton, Alberta

August 2nd, and 3rd, 1983

INTRODUCTION

As Premier Lougheed has often noted, there is no industry which is of more importance to the economy of Alberta than agriculture. One out of three jobs in Alberta is agriculturally related. Over 4 billion dollars were earned by Alberta farmers on the sale of farm products last year. According to Statistics Canada, some 1.7 billion dollars of that amount was earned by the sale of grain. Fifty million acres of land are devoted to agricultural production in Alberta and it was estimated that the total capital value of farms in 1981 was 37 billion dollars. Alberta cannot enjoy a healthy economy without a healthy agricultural sector.

It is no surprise then that proposals to abolish the historic, statutory Crow Rate are of vital interest to Albertans. The Alberta Official Opposition welcomes this opportunity to discuss with the House of Commons Standing Committee on Transport, a transportation Bill which will have a devastating impact on agriculture in this province.

BILL C155

You have heard during debate in the House of Commons and elsewhere of the history of the railways in this country and the parallel historical establishment of the statutory Crow Rate. To Western Canadians, this history is of vital concern, since our present and future economic development depends on it.

When Western Canadians see that Canadian Pacific Ltd. heads the Financial Post list of top 500 industrials for 1982 with revenues of 12.3 billion dollars, they think back to the land grants in the 1880's of 43,962,546 acres with attached mineral, timber and surface rights (Gallagher, *To Kill the Crow*, p.83), and they wonder about the necessity of abolishing the Crow. When Western taxpayers observe that C.P. Rail had a net income of 117.9 million dollars in 1982, they are curious about claims that the railways are losing money shipping grain. How is it, they wonder, that a company with profits of more than 2 billion dollars in five years is not able to find revenue to invest in rail capacity? For Western Canadians, the Crow Rate is part of a solemn compact with the railways and with the Canadian government, that ensures a preferred rate for shipment of grain in exchange for massive land, timber and mineral grants. Bill C155 is a betrayal of that covenant.

1. We have many detailed objections to Bill C155, but our most fundamental objection is that it abolishes the statutory Crow Rate which Westerners understood would be guaranteed in perpetuity. The Bill, if approved, will require grain producers to pay for upgrading of a rail system which will ship not only grain, but coal, sulphur, timber, potash and other general commodities as well. This is fundamentally inequitable and unfair. We insist, before all other considerations in this regard, that the statutory Crow Rate must be retained.

2. The Bill allows the Canadian Transport Commission to adjust grain rates to inflation and allows the Governor

General-in-Council to over-rule CTC orders. The CTC must add "constant costs" to rates. We assume that this latter provision ensures increases in railway profits in statute. The entire rate-setting structure guarantees that rates will be malleable and will change in response to political pressure and intense railway lobbying.

Farmers will be asked to pay at least 400% more by the end of the decade. Farmers will pay for inflation in railway costs whether grain shipments exceed or fall below 31.1 million tonnes. If there is deflation, the share paid by the farmer will increase and the share paid by the government will decrease. The inequity of this system is obvious.

If grain producers pay a rate that is five times Crow by the end of the decade, and if we assume only that the same amount of statutory grain is shipped in 1990 as in 1980-81, then an overwhelming \$188,864,800.00 will be removed from the pockets of Alberta producers annually. (Gallagher, To Kill The Crow, page 170). The effect of such a proposal on the export grain sector and on the small communities that rely on grain producers will be devastating.

The above figure, of course, does not take into account the multiplier on spin-off effects of such a massive, direct loss of income. That is hard to calculate, but one estimate (detailed in Appendix A) shows that at five times Crow there would be a 23% decline in farm income in Alberta, even if livestock production increased 10%. The Canada West Foundation has estimated that for every dollar of demand for primary agricultural production in Alberta, there is an expenditure of \$1.93 on total

industrial production in Western Canada and \$2.39 throughout Canada. (Canada West, Western Canadian Agriculture to 1990, p.283). If this is accurate then increasing rates five times in Alberta alone will have a negative impact on Western Canada of some \$334 million dollars annually and on Canada as a whole approximately \$414 million annually.

Since Bill C155 has the potential for such dire results, is it really necessary to rush it through the House of Commons in a few months as the government has proposed?

3. Section 45 of the Bill allows an agreement between a shipper and a railway for a discount rate on seven months notice, subject to approval by the CTC. We are very disturbed by the enshrinement in statute of a system which allows for variable rates.

It is our view that agricultural producers should not be discriminated against if they have chosen to operate in areas that are located some distance from major population centres. One of the basic tenets of transportation policy since 1867 has been the encouragement and compensation which overcomes geographic difficulties. If variable rates are permitted which are based on economic costs for distant transportation then farmers in areas such as the Peace River Block of B.C. and Alberta will suffer directly.

In addition, if variable rates are permitted in local areas, then hundreds of small communities will suffer. Farmers will be encouraged to use inefficient

modes of transport such as trucking to move their grain to major shipping points and it will be the small villages and towns with a few elevators which will be harmed.

4. In even considering abolition of the statutory Crow Rate, farmers have always insisted that any increased producer freight payment must be accompanied by strict performance guarantees for rail improvement. Unfortunately, the worst fears of these producers have been borne out.

Under Bill C155, the railways are represented on a creature called the Senior Grain Transport Committee which will recommend performance and service targets for the railways. The Governor-in-Council will be able to withhold payments of up to 6.7% of grain transport costs (or, in other words, 40% of the special phased-in contribution for "constant costs" which we see as add-on profit) if targets aren't met.

The Minister of Transport "may" withhold payments equal to the amount he/she feels should have been spent on branch line maintenance or railway equipment, even though the current Railway Act requires that railways "shall" provide suitable accommodation for traffic offered.

The Bill does not require 16.5 billion dollars of investment or 375,000 jobs as promised and any CTC orders can always be over-ruled by the Governor-in-Council.

Grain producers cannot have faith in the performance "guarantees" in Bill C155. Even though grain has never occupied more than 19 per cent of track capacity in Western Canada to the West coast, grain producers

will be forced to pay substantially more and will not be guaranteed transport improvement in return.

5. We are concerned that Canadian Pacific has offered 100 million dollars to buy the bankrupt Rock Island Line in the United States. We understand they are interested in buying the Illinois Central Gulf Railroad to New Orleans and that they already control rail-lines to Minneapolis where grain can be shipped on barges to New Orleans cheaper than via the St. Lawrence seaway.

As Canadians we are worried that higher rates and inadequate performance guarantees will threaten existing Canadian ports. As Albertans who are risking 106 million dollars of Heritage Trust Fund public money in the development of the Port of Prince Rupert, we hope that higher rates and inadequate performance guarantees will not harm new ports.

6. We feel the safety net amendment which ensures that the average freight rate will not exceed 10% of the weighted average price of the six major grains is a positive step, but we are very disturbed that the "net" will not kick in until freight rates increase 350% at today's prices.

Peace River District Public Hearings

Although the Alberta Official Opposition is pleased to be able to make a presentation to your committee, we are very concerned that only two days have been set aside to hear the views of Albertans on one of

the most important Bills ever to have been tabled in the House of Commons. We are also concerned that you are only holding hearings in Edmonton which is hundreds of kilometres from many of the producers who will be personally effected.

As an aside, we also feel that the government of Alberta has been very negligent in this regard. We note that the Manitoba Legislature directed an all-party committee to tour that province this spring to hear public views on the Bill, and provincially sponsored hearings were held in Saskatchewan on the Crow during the winter of 1981-82. Unfortunately, the citizens of Alberta have not been given the same opportunity.

In an effort to at least partially ameliorate this problem, the Alberta Official Opposition hosted public hearings in the Peace River District July 18th and 19th. Two hearings were held in Rycroft, Alberta and one hearing was held in Berwyn, Alberta. The meetings were hosted by Grant Notley, M.L.A., Leader of the Official Opposition and the members of the panel were Vic Althouse, M.P., Stan Hovdebo, M.P., and Les Benjamin, M.P.

We chose the Peace Block for hearings because it is primarily a grain producing area, it is a long distance from major southern shipping points and hearings in the Alberta Peace would offer an opportunity for British Columbia grain producers to make their views known.

The hearings were taped and copies of the proceedings will be provided to you for your perusal. For this reason, the hearings will only be summarized here.

Over 150 people attended the hearings. Twenty verbal presentations were heard and a number of other written submissions were received.

Farmers, small-business people, and building contractors were heard from. Overwhelmingly, those present favoured retention of the statutory Crow Rate. Only three presenters favoured increasing freight rates and only one person favoured the Alberta government "Double-80" proposals.

Even cattle producers, including Leonard Sales, past-president of the Peace Country Stock-Grower's Association, were opposed to any form of producer payment of the "Crow Benefit".

It is of interest that the Alberta Cattle Commission hosted a public meeting in Spirit River two days before our hearings. Some 150 people attended and a resolution favouring retention of the Crow Rate was approved overwhelmingly.

Those who spoke to us from the Peace were worried about personal survival, about the survival of the family farm on the prairies, about the survival of their communities, about dissension in the farm community, about the obligations of the railways in exchange for the land grants and were worried about the negative impact of the Crow change on the Western economy

generally. There was concern that the Crow change would push many farmers over the brink into bankruptcy and would encourage corporate farming.

It should be especially noted that farmers in the Peace District are concerned about the special difficulties that they face due to their geographic location. They are worried about their branch lines, and opposed to the idea of introduction of variable rates.

Art Macklin of Debolt summarized the dilemma of many prairie farmers well. At present, his farm operation breaks even. He calculates that a five-fold increase in freight charges would eliminate most options for him. Since neither export grain, feed grain or livestock production would be economically viable choices, at five times Crow, he felt only one option was left. If Mr. Macklin obtained off-farm employment, planted fescue, and let bison loose to roam on his property, he might be able to survive. For Mr. Macklin, Bill C155 would turn the clock back to the 1880's on the prairies.

The "Double - 80" Proposal

We wish to reiterate that we favour retention of the Crow, but if the government is determined to push ahead, then we oppose payment of the Crow Benefit to individual producers and favour full payment to the railways.

The "Double - 80" proposal has also been dubbed the "Freedom-of-Choice" option. We fear that this

option would give freedom to the railways to close elevators and would give farmers the "freedom" to pay more to the railways.

We have six concerns about the "Double - 80" idea.

(1) Full payment to the railways with adequate performance guarantees, remains a valid idea. We favour a "carrot" which can be withdrawn from the railways if there is not performance. It is nonsense to expect that thousands of individual producers will be able to influence the railways.

(2) The proposal is a bureaucratic nightmare and it is surprising that it is touted by those who often attack excessive growth in government. How often would producers be allowed to change their mind about giving money to the railways, drawing down a freight credit option, or keeping the money? How often would productivity assessments change? Who would administer payments? Where would the money to pay for administration come from? We hope administration money would not come from the Crow Benefit Fund, itself.

Justice Emmett Hall had this to say:

"The very idea of sending out cheques to 160 thousand farmers is appalling"

(Hall, Grain and Rail in
Western Canada, page 337)

(3) Variable rates would be re-inforced. Farmers a long way from market (in areas such as the Peace block)

would be forced to use their entitlement to off-set the costs of trucking grain long distances. An undue competitive edge would be given to those who live close to main lines.

(4) The natural power of monopoly which the railways now have would be strengthened.

(5) Producer payment encourages division in the agricultural community. We were told during our Peace Country hearings that farmers are concerned about each other as neighbors and do not wish to survive only at another neighbor's expense.

(6) We do not accept that a drop in feed grain prices at the expense of the grain producer is the only way to preserve the livestock industries, and we are very disappointed in the stand of the Alberta government on this. We do not need to trade bankruptcy in the export grain sector for subsistence in the livestock sector.

There are alternatives. Two choices for enhancement of the livestock sector might be a national feed freight assistance plan, or the Hall Commission idea of extending the Crow Rate to all products produced from grain.

Despite what you may hear from others at these meetings, the "Double - 80" proposal is not the only solution for the livestock and agricultural processing sectors.

Recommendations

We strongly favour the alternative to Bill C155 presented by the N.D.P. caucus in the House of Commons.

(1) The statutory Crow's Nest Pass freight rate for grain farmers must be retained.

(2) The Dominion Coal Blocks should be returned to their rightful constitutional owners, the government and people of British Columbia.

(3) We favour expenditure of the same amount of public money on rail upgrading as has been suggested by the federal government. We favour creation of 485,000 jobs during the next decade on rail improvement by requiring the railways to maintain annually their 1981 level of investment and then supplementing this with public money.

(4) We would end subsidy of railway profits by the Canadian taxpayers. We favour direct public equity investment in Canadian Pacific Limited. We oppose any further public handouts but would favour equity being returned to the Canadian people in exchange for expenditure of public funds. We favour provinces participating as equity investors in specific projects of interest to them.

The Alberta Official Opposition would like to thank the House of Commons Transport Committee for this opportunity to comment on Bill C155, a critically important piece of legislation for Albertans, Westerners and all Canadians.

BR:ld Julv 1983

APPENDIX "A"

EFFECT ON FARM INCOME OF A FREIGHT RATE 5.1 TIMES CROW	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)
	Grain shipped at Crow annually tonnes	Grain fed to animals annually tonnes	Total grain disposed annually tonnes	Net change in grain income	Benefit of reduced feed costs annually	Annual margin increase in livestock production	Net change in livestock income	Net change in farm income	Annual farm income	Annual farm income without Crow	Decline in farm income
Manitoba	4,300,000	1,512,000	5,800,000	-116,000,000	+ 30,200,000	+ 3,020,000	+ 33,200,000	- 83,000,000	53,000,000	-30,000,000	156
Saskatchewan	15,100,000	2,527,000	17,600,000	-362,000,000	+ 50,500,000	+ 5,050,000	+ 55,500,000	-297,000,000	664,000,000	367,000,000	45
Alberta	9,100,000	4,308,000	13,400,000	-263,000,000	+ 86,200,000	+ 8,620,000	+ 94,800,000	-173,000,000	761,000,000	582,000,000	23
Prairies	28,500,000	8,330,000	36,800,000	-736,000,000	+166,900,000	+16,690,000	+183,000,000	-553,000,000	1,478,000,000	925,000,000	224

NOTES

1. From Stats Canada Grain Trade of Canada, 1979-80, 22-201
2. Assumes the annual feed requirements for cattle are 0.81 tonnes per animal and for hogs 0.67 tonnes per animal; animal populations taken from Livestock Feed Board 1980/81 report
3. (1) plus (2)
4. Increased freight rate of 5.1 times Crow (Snavely, 1980) reduces grain prices per tonne by \$20.00 (\$25-\$5)
5. Grain prices reduced by \$20.00 per tonne
6. Net profit from a 10% increase in livestock production with grain prices reduced \$20 per tonne
7. (5) plus (6)
8. (4) plus (7)
9. From Stats Canada Farm Net Income, Preliminary 1980, 21-202P
10. (8) plus (9).
11. (8)/(9).

ASSUMPTIONS

- Livestock production is increased 10%

- since there is no margin in livestock production today, the margin after increasing freight rates would be the reduced feed costs of \$20.00 per tonne of grain fed.

SOURCES

Gallager, John, To Kill the Crow, (Challenge Publishers, Moose Jaw, 1983)

Horner, W. H. (Chair) Western Canadian Agriculture to 1990 (Canada West Foundation, Calgary 1980)

Stinson, W. W. (President) Annual Report 1982 (Canadian Pacific Limited, Montreal, 1983)

Hall, Hon. Emmett (Chief Commissioner)
Grain and Rail in Western Canada, Volume One
(Government of Canada, Ottawa, 1977)

APPENDIX "TRPT-74"

SUBMISSION
TO THE
STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT

WITH RESPECT TO

BILL C-155

An Act to facilitate the transportation,
shipping and handling of western grain
and to amend certain Acts in consequence thereof.

prepared and presented
by

CONSUMERS' ASSOCIATION OF CANADA (Alberta)
#210, 17205 106A Avenue
Edmonton, Alberta T5S 1M7

July 22, 1983

The Consumers' Association of Canada (CAC) is a voluntary, non-profit association with approximately 160,000 members located throughout Canada. This submission is being made on behalf of the Provincial Branch of this association, being Consumers' Association of Canada (Alberta), which has a membership of over 20,000 members in the province.

The Association has the following objectives:

- A. To unite the strength of consumers, to improve the standard of living in Canadian homes;
- B. to study consumer problems and make recommendations for their solution;
- C. to bring the views of consumers to the attention of government, trade and industry, and to provide a channel between these and to the consumer;
- D. to obtain and provide for consumers, information and counsel on consumer goods and services and to conduct research and tests for the better accomplishment of the objectives of the Association.

In pursuance of these objects the Association, among other activities, makes representations on behalf of the consumer interest before governmental bodies, including courts, legislatures and administrative tribunals. Our Association also makes submissions on matters impacting the living costs of all Canadians. It is on this basis that we present the following information on behalf of the consumers of Alberta.

The Honourable Jean-Luc Pepin, Minister of Transport, has presented Bill C-155 to the House of Commons in an effort to resolve the Crow's Nest Pass Freight Rate controversy - a controversy which has been studied, looked at, and dissected by Royal Commissions, Special Inquiries, and various farm organizations many times. While all of these studies generated

a great deal of paper and highly charged emotions, nothing really concrete resulted. We therefore commend the Honourable Minister for having the courage to present Bill C-155 and while we support the intent of this Bill, we would like to see it amended, as will be shown later in this submission.

The history of the "Crow Rate" and why it came into being has been well documented. We do not intend to dwell on it, except to say it came into being in 1897 to meet the needs of the early western settlers. However, the intervening eighty-odd years has seen vast changes as to the types and/or varieties of industries which have developed in the west. CAC (Alberta) believes that change creates change and that it is time to move from the present "Crow Rate" to a more realistic rate. The losses incurred by the railways during the past years in the transportation of grains, has had a direct influence on their expansion and improvement programs as well as their ability to move an ever-increasing freight load. That ability is as important to the grain producer as it is to any other segment of the agricultural industry and/or other types of industry not only in this province, but also in the whole of Canada. There is also a direct relation to our export markets and in the domestic markets as well.

We realize that a change in the "Crow Rate" will be an added cost to the grain producer, at this time. As the railways increase their capabilities to move the grain, not only will on-farm-storage time lessen and the waiting period for monetary return to the producer shortened, but our ability to meet and expand our export markets could be increased.

David Harvey, in An Economic Analysis of the Crow's Nest Pass Freight Rates Re-Visited, a working paper prepared for Agriculture Canada in 1982, listed cost projections based on existing data and export projections in the following table:

Year	Volume Million Tonnes ^a	Variable Cost ^b +10%	Crow Reve- nues ^c	Crow Gap	Incre- mental Gap	Branch Line Subsidies	Rail Net Losses	Producer Share of Rail Costs
- \$ millions -								
1981/82	29	641	146	495	0	189	306	23
1982/83	31	743	156	587	92	192	395	21
1983/84	33	859	166	693	198	197	496	19
1984/85	35	989	176	813	318	201	612	18
1985/86	36	1,103	183	920	425	206	714	17

^aBased on Canadian Wheat Board export targets.

^bBased on Snively 1977 costs and increasing at 8.5% per year + 10% to cover constant or overhead costs.

^cAt \$5.03 per tonne.

The columns "Crow Gap" and "Incremental Crow Gap" demonstrate the worsening economic imbalance in the grain transportation by the federal treasury.

Railways, too, are losers under the current scheme. In the above table, the columns "Rail Net losses" and "Producer Share of Rail Costs" indicate the financial implications of the current rate scheme and the incidence of the subsidy. Harvey concludes that "railway shareholders or, perhaps, shippers of other products (expecially coal and potash), are currently subsidizing grain exports by 30 percent of the total rail costs, rising to 56 percent over the next five years."

The increase in the amount the grain producer would pay in freight charges will by no means cover the total cost of transporting his grain - therefore, the government has proposed that they pay the railways a subsidy of \$651.6 million annually, to help cover the difference between what the producer pays in freight charges and the actual cost. It is on this point our Association disagrees with Bill C-155. We feel it would be more efficient and economical to pay it directly to the producer and leave it to him to pay the freight on his shipments. Surely it would be a simple matter to deduct the freight costs from his grain cheque. While our Association has always opposed the payment of subsidies, we, like others must strive to be realistic about the matter. If there must be a transfer of funds, then we are pleased that a ceiling of \$651.6 million would be put in place. Without that ceiling, the transfer of funds could reach almost explosive proportions by the end of the decade. Then we could conceivably be transferring billions, not millions.

Currently the Crow rate and Feed Freight Assistance Program - both under federal jurisdiction - encourage the shipment of grain over animals or meat to British Columbia and the East. R. Sokal writing in the working paper An Economic Analysis of the Crow's Nest Pass Freight Rates Re-Visited suggests that these policies "have removed the natural comparative advantage of Prairie livestock producers". The shipping of the raw product out of this province to be processed in another province and then shipped back to Alberta, results in extra cost to consumers. While the change in freight rate would not immediately change that fact, we feel that in time, some processing could take place here

thus providing employment and consumer products at a lower cost.

In summing up we would like to simply state the reasons why we feel the grain freight should be changed and we quote from an address given by David K. Elton, President, Canada West Foundation, to the Economic Society of Alberta in Calgary, June 16, 1983.

"Changes in the Crow rate which would guarantee the railways adequate revenue would encourage the systems' expansion and maintenance that are a necessary pre-requisites to the future economic growth of Western Canada.

"The second reason the Crow rate must be changed is that the present freight rate structure distorts the patterns of agricultural production and development in Western Canada by working to prevent agricultural diversification and secondary processing.

"The third reason the Crow rate must be changed is due to the growing cost to the public treasury. In 1981/82 crop year, the cost was in the region of \$650 million dollars. The real cost of such subsidies will rise by the end of the decade into billions if changes are not made."

CAC (Alberta) would support the move to place a ceiling on the present subsidy of \$651.6 million.

CAC (Alberta) feels these three points cover the benefits to producers and in the end, to consumers. However, we are concerned that statements being made leave the impression that Western farmers are all grain producers, which is not true. The needs of all Western producers and industries must be

given equal consideration in the matter of transportation.

We would like to thank the Committee for allowing us to appear at this hearing and if you have any questions, we will do our best to supply the answers.

A SUMMARY
OF THE SUBMISSION

TO THE

STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT

WITH RESPECT TO

BILL C-155

An Act to facilitate the transportation,
shipping and handling of western grain
and to amend certain Acts in consequence thereof.

prepared and presented
by

CONSUMERS' ASSOCIATION OF CANADA (Alberta)
#210, 17205 106A Avenue
Edmonton, Alberta T5S 1M7

July 22, 1983

SUMMATION:

The Crow's Nest Pass Freight Rate was originally put in place to assist the early Western settlers in getting their grain to market, and it has served the grain producers well over the years. However, times have changed - transportation costs have risen considerably, and in fairness to other Western producers, industries and consumers, the grain producers must be prepared to contribute more towards their grain transportation costs.

Much of the grain produced is produced for export---export commitments can only be met if the railways have the capabilities to move the grain to the loading docks. They can only meet that commitment if funds are available to improve and expand the rail system.

In order that the needed funds are made available for the improvements and expansion to the railways, Bill C-155 proposes to provide a subsidy with a ceiling of \$651.6 million per year. We feel if the subsidy must be paid, pay it to the producer as this appears to be the most efficient and economical method of dealing with the matter. Let the producer then pay the going rate to transport his product as producers of other products now do.

Our Association opposes the paying of subsidies, and would hope that sometime in the not-too-distant future, the subsidy would be discontinued.

The present Crow Rate provides no incentive to the producer to consider other crops which do not fall under the Crow Rate.

Nor does it provide an incentive to strive toward a processing industry in this province - thus placing a cost on consumer goods which need not occur. It would appear that unless some new workable arrangements are developed, everyone stands to lose. If the grain freight rate is changed - in the long term, everyone should gain.

We see no alternative but to replace the Crow Rate with a rate more in keeping with the actual costs and provide a subsidy to the producer to assist him over the initial change-over.

APPENDIX "TRPT-75"

alberta federation of labour

SUBMISSION TO

HOUSE OF COMMONS

STANDING COMMITTEE ON TRANSPORTATION

HEARINGS ON CROW'S NEST PASS GRAIN RATES

AUGUST, 1983



The Alberta Federation of Labour is pleased to have this opportunity to have input on the important issue of the Crows Nest Pass Grain Rate. Obviously, grain and transportation systems should be a major concern to any thinking Albertan whether agriculture worker or consumer. The adoption of the Crow rate back in 1897 was absolutely critical to the opening and development of the prairies. The cost to Canadians to ensure delivery of western grain to markets was a high one to pay at that time. As we see it, we cannot erase history and start over in order to ensure a profit for the railways.

The free enterprise Canadian Pacific Railway owes its very existence to the Canadian government and its people, from the time the legislation was passed in February, 1881 until now, 103 years later. The taxpayers have provided free land, surface and mineral rights, exemption from taxes, as well as billions of dollars in subsidies. There appears to be no end to this giveaway to the CPR. The 1897 Crows Nest Pass agreement provided the necessary impetus for the development of the west then and we view it as necessary today. The demise of our prairie agriculture industry is at hand if the ill-advised Bill C-155 is allowed to proceed.

Transportation at reasonable cost must be maintained if our farmers are to remain competitive in both the domestic and foreign market. The Alberta Federation of Labour supports the position taken by Justice Emmett Hall in 1981 in respect to the Crow rate:

"If once tampering with the statutory rate is accepted or condoned or as an item on the bargaining table all will be lost. For once the subject is on the bargaining table it will be only a matter of time until it is lost step by step. There is no position to take except to adhere through thick and thin that the Crow rate is not bargainable."

It has been estimated that at a minimum there will be \$600 million leaving the prairies annually (in additional payments) for moving grain by 1991. The reduced buying power of farmers will obviously effect their standard of living and subsequently the communities and industries they support through purchases.

The National Farmers Union has pointed out that farmers cannot afford to pay up to fives times higher grain freight rates over the next seven years as this would mean:

- The loss of hundreds of millions of dollars in realized farm net income annually by 1990.
- Through a variable rate structure, the decay of hundreds of rural communities would occur through centralization of grain handling facilities and more abandoned branch rail lines.
- Farmers' competitive advantage in producing grain for world markets would be eroded.
- The loss of thousands of family farms would occur and erosion of a way of life.
- The escalation of tax burdens on farm land to upgrade municipal road systems for heavier grain vehicles will occur as well as increased public tax burdens to upgrade provincial highway systems.

The labour movement in Alberta is concerned that the Pepin Crow change is causing unnecessary friction between farmers in different regions of Canada, between producers of different commodities and between workers who may view the Crow as preventing jobs.

Much ado has been made about job creation through the Crow rate changes, however, when we examine the facts we find that the railways invested \$945 million in 1980. If they were obliged to continue this same

level of activity for the next decade \$17.3 billion would have been invested after adjusting for 6% inflation. Because the railways have completely reversed this investment we see that there will probably be 37,000 fewer railway jobs as the railways continue their 4.4% annual reduction in workforce. Under the Pepin plan of concessions less money will be invested.

We have serious misgivings about a program touted to stimulate employment and yet will not even have the effect of holding the line on jobs previously in the system. The railways must be made to live up to at least the same level of investment. We submit to your committee that the railways, in particular the CPR, has built a financial empire on the backs of Canadians and the day has come to call a halt to this mollycoddling. A hundred years of corporate welfare to CP must cease. Taxpayers are now being asked to meet 47% of railway investment needs without any equity. The choice is clear either the railways clean up their act by living up to their Crow rate agreement or Canada must claim all of their assets in default of their agreement.

It is obvious the reduction of monies invested in funding the railways maintenance and improvements in grain moving operation in Canada is a ploy to have further subsidization effected in through the passing of Bill C-155. The burden for this "corporate socialism" falls on the backs of Canadian farmers, consumers, workers and all taxpayers. The supporters of this Bill will tell you the advantages of such changes to the Crow, each and every one of these positions have been hypothized and under scrutiny show little credibility.

Increased processing in Western Canada is a myth that is being perpetuated - markets are not expanding - in fact the reverse is true. Proof of higher freight rates and the lack of processing of grain into

meat is evident south of the border in Montana and North Dakota and to presume Canadian prairie farmers will switch to raising beef as well as growing grain is unrealistic as markets are not that evident and those markets that are suggested such as the American South West are, in fact, not economically accessible.

There are predictions that the cost of dairy production and livestock in Quebec will increase by \$130 million. It is also evident that variable rates will result from the framework - the government railways will close branch lines having a devastating effect on small towns. Farmers will be forced to truck their grain to central locations to terminals owned and operated by multinational grain companies.

Western rapeseeds crusher will be given rate parity west of Thunder Bay, however, east of there it will cost whatever the traffic will bear.

Feed grain supplies and prices in Central and Atlantic Canada will be affected by a user pay transportation policy.

Cancelling the Crow is the beginning of the end of Canadian control of our wheat economy. The watering down of the Crow is a major step to a user pay transportation policy which will encourage north-south trade with the U.S. instead of east-west trade in Canada. This will effectively end Canadian control in three segments of the grain chain - country elevators, marketing and transportation. At stake are about 35,000 jobs in Canada related to grain handling and transportation.

At the present time due to the Crow rate ensuring fair freight rates for all shipping points, grain gathered on the prairies is mostly Canadian owned and decentralized in a number of country elevators. Without the Crow these grain elevators will become obsolete and so will the hamlets, villages and the all important family farms that rely on them for survival.

We appeal to your committee to ensure the very survival of a Canadian owned industry and the life of many independent businesses that will cease to exist with the destruction of the Crow rate.

The Canadian Wheat Board and farmers will be subjected to pressure from the multinational grain companies when they hold control of inland storage terminals. During periods of large supplies and depressed prices, the private grain companies could pressure farmers to drop delivery quotas so the companies could take in large volumes of grain at low prices and resell later at higher prices. The Canadian Wheat Board itself would cease to exist in such an environment and Canadian grain policy would be more vulnerable to manipulation by U.S. politics and boycotts.

Both CN and CP already have rail lines through the U.S.A and it will not be long before CP has trackage rights to Kansas City and rumor has it that both CN and CP are negotiating access to New Orleans.

At the beginning of the Pepin plan, the cost of shipping to New Orleans would be about the same as the cost of shipping to Montreal via Thunder Bay (rail to Thunder Bay and water Thunder Bay to Montreal). The advantage to New Orleans will grow because:

- a) excess capacity in the U.S. rail system means the railways do not have to cover full fixed costs,
- b) Canadian rail rates under the Pepin formula pay 39.5 per cent to fixed costs,
- c) government subsidy for grain transport is shifted from railways to farmers, meaning government will lose control over whether the money is spent on rail transport to New Orleans or Canadian ports.

By 1986-87 crop year, one-half of the subsidy will be paid to farmers, at which time the policy would be reviewed to shift a higher portion to farmers.

By 1991/92 it would be \$10 per tonne cheaper to ship grain from Weyburn, Saskatchewan to New Orleans than to Montreal. This cost advantage would also make inland terminals on the prairies more economic than country elevators. Multinational grain companies would own the inland terminals, own the hopper cars to haul grain to Duluth or New Orleans, and own the export elevators at U.S. ports. The Canadian farmer will pay more to truck his grain longer distances and for rail freight rates; Canadians working on railways and at Canadian ports will lose jobs.

Canadian politicians have condemned the changes to the Crow rate. In a reply to a letter on the subject sent by the President of the AFL, the Leader of the Opposition said:

"The real beneficiaries of the new system seem to be the railways, which will receive generous tax breaks, grants and concessions. The rate paid by producers will rise 100% by 1985 and 500% by 1990. However, during the first three years of the new rate structure, no penalties will be levied against the railways should they fail to live up to performance guarantees. The introduction of the so-called "blended" freight rate, to be revised and announced every April, causes more uncertainty and instability for the farmer." - Erik Nelson, Leader of the Opposition.

The Transportation Critic of the NDP, Les Benjamin said February 1, 1983 in a news release:

"Changing the Crow will not create jobs nor improve railway service because past experience shows the money will flow into dividends or foreign real estate instead of railway investment."

"It would be just as cheap to keep the Crow rate for grain producers and plug the leak of public money for the railway system."

"Public investment is required, but it should supplement not replace a social obligation on the railway to re-invest their own money."

"Changing the Crow is much more than a transportation issue; ending it will divide the country regionally and between producers of different commodities even more."

The Crow rate is not only a farmer issue nor a western issue. The Crow rate is a Canadian institution that must be retained. The labour movement in Alberta will continue the fight for the retention of the Crow rate.

Our annual convention held in February of 1983 unanimously passed the following resolution and we as the executive body of the Alberta Federation of Labour intend to stand steadfastly behind our convention mandate.

WHEREAS the Federal government will be introducing legislation to parliament to abolish the 86 year old "Crow Rate" which guaranteed low rates on grain transportation, and

WHEREAS the National Farmers Union have stated that the cost of abolishing the Crow rate will far outweigh any projected benefits to the western provinces, therefore

BE IT RESOLVED that the AFL reaffirm its support to our brothers and sisters in the NFU in their fight for the retention of the Crow rate.

The Federation does agree that there is an urgent need to launch a major program to rebuild our Canadian railways, however, we feel this can be carried out and still retain the statutory Crows Nest Pass freight rate and create 485,000 jobs over the next 10 years.

At a time when we have unemployment higher than the Dirty Thirties, we should be looking at ways to provide jobs within our present Crow rate agreement rather than gambling for the sake of more profit for the railways. There will be no satisfaction on our part in saying we told you so when the Canadian Grain industry is dead and our workers jobs are gone.

We urge you to consider the following alternatives to Bill C-155 which will create jobs for the unemployed and create confidence among farmers that there is a future for them:

- Using funds available in the Pepin plan to create 485,000 jobs in railway construction, manufacturing, and steel industries;
- Keeping the statutory Crow's Nest Pass freight rate for grain farmers;
- Improving service by railways and upgrading railway facilities including twinning of main lines rather than downgrading and abandonments;
- Ensuring railway upgrading in all regions of Canada; including those areas ignored by Pepin.
- Nationalizing the CPR, if as a private enterprise it is unwilling to meet its public obligations.

In closing we urge you to consider very closely the alternatives to the destruction of the Crow rate. The future of many Canadian farmers, workers and consumers depend very much on your recommendations.

Respectfully submitted,

Executive Council
ALBERTA FEDERATION OF LABOUR

Dave Werlin	President
Harry Kostiuk	Secretary Treasurer
John Booth	1st Vice President
Harley Horne	2nd Vice President
Winston Gereluk	Vice President at Large
Dave Hagel	Vice President at Large
Norm MacLellan	Vice President at Large
Rolf Nielsen	Vice President at Large
Marlene Conway	Council Member at Large
Brett Donaldson	Council Member at Large
Linda Huebscher	Council Member at Large
Phil Oakes	Council Member at Large
Jim Phelan	Council Member at Large
Gordon Steele	Council Member at Large
Dave Durning	Medicine Hat Labour Council
Susan Keeley	Calgary Labour Council
Clarence Lacombe	Red Deer Labour Council
Ron Pitt	Lethbridge Labour Council
Cliff Westly	Edmonton Labour Council
Don MacDonald	Northern CLC Representative
Jim Shewchuk	Southern CLC Representative
Don Aitken	General Services Director
Janet Bertinuson	Health & Safety Director
Jacquie Brandt	ERP Co-ordinator

APPENDICE "TRPT-71"

M É M O I R E

PRÉSENTÉ AU

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS
DE LA CHAMBRE DES COMMUNES

PAR

ALBERTA WHEAT POOL

MANITOBA POOL ELEVATORS

SASKATCHEWAN WHEAT POOL

JUILLET 1983

TABLE DES MATIÈRES

INTRODUCTION

RÉSUMÉ

Page

A.	LIMITE DE L'ENGAGEMENT FINANCIER DE L'ÉTAT - TAUX	
B.	TAUX VARIABLES	
C.	RESPONSABILITÉ DES EXPÉDITEURS DANS LES HAUSSES DE COÛT	
D.	INVESTISSEMENT DE L'ÉTAT - EMBRANCHEMENTS ET WAGONS-TRÉMIES .	
E.	RÉGLEMENTATION DES OBJECTIFS DE RÉSULTAT ET INVESTISSEMENTS DES COMPAGNIES DE CHEMIN DE FER	
F.	RÉGLEMENTATION DES OBJECTIFS DE RÉSULTAT	
G.	COMITÉ SUPÉRIEUR DU TRANSPORT DU GRAIN	
H.	ADMINISTRATEUR DE L'OFFICE DU TRANSPORT DU GRAIN	
I.	EXAMEN DES COÛTS	
J.	COÛTS ADMISSIBLES ESTIMATIFS	
K.	TARIFS - CONDITIONS DE TRANSPORT	
L.	EXAMEN	
M.	RENVOI À D'AUTRES LOIS	
N.	AUTRES GRAINS ET PRODUITS INCLUS DANS LES TAUX STATUTAIRES ..	
O.	FRAIS D'EXPÉDITION DES OLÉAGINEUX À L'EST DE THUNDER BAY	

INTRODUCTION

Le présent mémoire est présenté au nom de l'Alberta Wheat Pool, des Manitoba Pool Elevators et de la Saskatchewan Wheat Pool, des coopératives du blé qui représentent environ 135 000 producteurs membres répartis au Manitoba, en Saskatchewan et en Alberta.

Au cours de la dernière décennie, les coopératives de l'Alberta, du Manitoba et de la Saskatchewan ont participé activement à la présentation des points de vue et des préoccupations des producteurs membres devant la Commission Hall, la Commission Snavely, la Commission Neil, le Comité de développement ferroviaire des Prairies et le gouvernement proprement dit. Notre participation active au processus Gilson et aux groupes de travail mis sur pied par le ministre des Transports en vue de faciliter l'élaboration de la Loi sur le transport du grain de l'Ouest était un prolongement naturel de nos tentatives en vue de protéger les intérêts des producteurs et d'exprimer les préoccupations des membres par tous les moyens qui s'offrent à nous.

La position des coopératives a toujours été claire et sans équivoque. Elle consiste à assurer l'efficacité du réseau de transport ferroviaire et son adaptation à l'évolution des besoins en matière de mouvements de grain, aux coûts les plus bas possibles et à des risques les plus limités possibles pour les céréaliers.

Dans tout examen de l'efficacité du transport, il faut considérer les coûts globaux de la ferme jusqu'au bateau, plutôt que quelques segments seulement du réseau de transport et de manutention.

Les coopératives reconnaissent la nécessité d'augmenter la capacité ferroviaire dans l'ouest du Canada et de rendre les chemins de fer mieux en mesure d'acheminer le grain. Elles reconnaissent en outre le besoin de rémunérer adéquatement les chemins de fer pour les services qu'ils fournissent, mais se soucient également que les agriculteurs de l'ouest du pays ne soient pas désavantagés indûment par la manière dont cet objectif est atteint.

Les coopératives ne s'opposent pas au changement. Depuis 1971 environ, on assiste à une consolidation et une modernisation du réseau des silos-élevateurs qui s'effectue à un rythme sans précédent. Les vieux silos-élevateurs et ceux dont le volume est peu élevé sont fermés. Les nouveaux, bien que moins nombreux, sont plus grands, ils disposent d'installations de manutention plus rapide et de l'espace pour accueillir un plus grand nombre de wagons. Des expériences récentes se sont soldées par des modèles tout à fait nouveaux, qui possèdent les atouts nécessaires pour des chargements encore plus rapides.

Au 31 juillet 1981, les coopératives contrôlaient 56,4 % de l'ensemble de la capacité primaire des silos-élevateurs titulaires d'un permis dans les Prairies. Au cours de la campagne agricole 1981-1982, elles ont effectué 63,8 % de toutes les livraisons dans les Prairies, leur ratio du volume par rapport à la capacité s'élevant à 3,9 contre 2,9 pour les autres entreprises de stockage.

Ces dix dernières années, les coopératives ont réduit de 38 % le nombre de leurs silos-élevateurs titulaires d'un permis, contre une baisse de 31 % pour leurs concurrents. Elles ont réduit le nombre de leurs unités d'exploitation

(un silo-élévateur ou plus dirigé par une personne) de 39 %, contre une diminution de 32 % par les concurrents. Les coopératives ont donc pris la tête du programme de consolidation.

Néanmoins, l'ampleur de la consolidation possible sans privations pour nos membres producteurs est limitée. Une solution satisfaisante au problème du transport du grain de l'Ouest doit comprendre des dispositions qui protègent le réseau des embranchements des Prairies nécessaire pour distribuer le grain de l'Ouest et qui interdisent toute mesure des chemins de fer pouvant menacer arbitrairement l'existence de ce réseau.

Bien que les coopératives ne s'opposent pas à l'établissement officiel d'un organisme central de coordination par la présente loi, elles croient que la Commission canadienne du blé doit pouvoir administrer efficacement le programme de zonage du transport, sans interférence, de façon à ce que les volumes et les types de grain requis soient disponibles pour répondre aux engagements découlant des ventes à l'exportation.

Les coopératives félicitent le gouvernement d'avoir présenté un projet de loi qui prévoit des paiements de l'État aux chemins de fer acheminant le grain de l'Ouest, d'avoir inclus la notion d'un plafond tarifaire et d'avoir ajouté les nouveaux grains et produits figurant à l'Annexe 1.

RÉSUMÉ

Les trois coopératives du blé des Prairies, appartenant à 134 491 membres actifs, ont appuyé depuis les dix dernières années le besoin d'aménager un réseau de transport ferroviaire moderne pour déplacer des volumes de grain de l'Ouest qui, selon les prévisions, devraient s'accroître.

Dans le présent mémoire, où elles expriment leurs points de vue face au projet de loi C-155, les coopératives félicitent le gouvernement fédéral de prendre des mesures pour remettre toutes ses contributions directement aux chemins de fer, de reconnaître le principe important de la capacité des producteurs depayer et de considérer l'ajout de nouveaux grains et produits à la liste de ceux qui sont régis par le nouveau taux statutaire.

La nouvelle loi cependant ne règle pas de façon satisfaisante certaines questions clés, qui se résument comme suit :

- i) Le projet de loi C-155 limite la participation de l'État à un maximum de 31,1 millions de tonnes. Une telle mesure décourage sans aucun doute un accroissement de la production et impose aux céréaliers des coûts injustifiés. Il faudrait donc éliminer ce plafond.
- ii) La loi prévoit que des taux variables ou d'encouragement seront établis après 1985-1986. Les coopératives rejettent catégoriquement toute idée de taux variable qui entraîne entre les points d'expédition une discrimination de taux reposant sur un autre critère que la distance.
- iii) La responsabilité des expéditeurs dans les hausses des coûts ferroviaires doit bien tenir compte de la capacité des producteurs de payer, du principe important du partage des hausses futures des coûts ferroviaires par l'État et du maintien d'un secteur céréalier compétitif et viable par rapport aux autres grands pays exportateurs. Le mémoire indique des mécanismes permettant d'envisager de façon réaliste et équitable le financement des hausses de coût ferroviaires.
- iv) L'investissement de l'État dans les embranchements ferroviaires tributaires du transport du grain et dans les wagons-trémies doit être suffisant pour garantir que les engagements déjà pris seront respectés et que le programme de remise en état des embranchements sera parachevé.
- v) Il faut inclure des mécanismes de sanction adéquats pour que les chemins de fer atteignent les objectifs de résultat fixés. La loi doit permettre au gouvernement d'employer tous les fonds non remis aux chemins de fer dont les investissements seront insuffisants, pour assurer, au nom des chemins de fer, les immobilisations nécessaires dans le réseau ferroviaire.
- vi) La composition du Comité supérieur du transport du grain devrait être ramenée de 21 à 16 représentants, pour que ce groupe soit plus efficace. Les pouvoirs de l'Office du transport du grain et de l'administrateur ne doivent pas restreindre les responsabilités de mise en marché ordonnée que la Commission canadienne du blé doit assumer pour atteindre ses objectifs de vente, ni y interférer.

- vii) Le gouvernement a repéré, au fil des modifications proposées au projet de loi C-155, un certain nombre de nouveaux grains et produits qui seront régis par le nouveau taux statutaire. Les coopératives croient que d'autres cultures spécialisées devraient s'ajouter à cette liste.
 - viii) Le principe des taux minimums compensatoires qui s'applique actuellement à l'huile et à la farine de canola à l'est de Thunder Bay devrait être maintenu et élargi pour s'appliquer également aux autres produits oléagineux transformés dans les Prairies.
-

A. LIMITE DE L'ENGAGEMENT FINANCIER DE L'ÉTAT

1. BESOIN D'ENCOURAGEMENTS À LA PRODUCTION

L'engagement de l'État prévu dans le projet de loi C-155 se limite au mouvement de 31,1 millions de tonnes de grain.

Les coopératives sont d'avis que cette limite découragera grandement la production et la diversification du grain dans les Prairies et que cette mesure va à l'encontre des buts et objectifs nationaux.

À long terme, il faudrait prendre tous les moyens nécessaires pour encourager les producteurs de l'ouest du Canada à augmenter leur production plutôt qu'à la limiter arbitrairement par des frais d'expédition désavantageux.

Si les mouvements du grain, en tonnes, prévus par l'administrateur de l'Office du transport du grain sont surestimés, les conséquences sur les frais d'expédition imposés aux producteurs seront significatives lorsque ces surestimations dépasseront le cap de 31,1 millions de tonnes et il en résultera des frais supplémentaires injustifiés pour les céréaliers.

Ainsi, une surestimation de 2 millions de tonnes au-dessus de la limite de 31,1 millions de tonnes entraînerait pour les producteurs des frais d'expédition supplémentaires injustifiés de plus de 20 %.

Nous recommandons fortement de supprimer du projet de loi cette limite de 31,1 millions de tonnes pour stimuler la production du grain de l'Ouest et pour éviter d'imposer un lourd fardeau aux producteurs lorsque les mouvements du grain de l'Ouest dépassent 31,1 millions de tonnes ou, pis encore, lorsque l'administrateur surestime incorrectement les mouvements au-delà de ce niveau.

L'abrogation de cette limite entraînerait les modifications suivantes au projet de loi C-155.

2. ENGAGEMENT FINANCIER DE L'ÉTAT

Article 34 - Définition - Partie II - Taux

La "subvention du Nid-de-Corbeau" devrait être redéfinie en fonction d'un montant par tonne plutôt que comme un montant maximum. Les montants indiqués au paragraphe 54(2) du projet de loi, redressés pour tenir compte des hausses de coût inflationnistes consenties aux chemins de fer en 1983-1984, moins le taux statutaire actuel (taux du Nid-de-Corbeau) et la part des producteurs dans les hausses de coût inflationnistes donnent le montant, par tonne, de la subvention.

L'alinéa 37(4)a) du projet de loi, qui définit l'"engagement financier estimatif de l'État" devrait être modifié comme suit :

Pour l'application du paragraphe (2), l'engagement financier estimatif de l'État à la somme des éléments suivants :

a) le produit où le multiplicande est la subvention du Nid-de-Corbeau pour la campagne agricole en cause et où le multiplicateur est l'ensemble des mouvements du grain, en tonnes, qui, selon l'estimation de l'administrateur, seront effectués pendant la même campagne agricole.

Dans le paragraphe 54(1), la "part totale de l'État dans la variation des coûts" devrait être modifiée comme suit :

"part totale de l'État dans la variation des coûts" Produit où le multiplicande est l'ensemble des mouvements du grain, en tonnes, effectués pendant une campagne agricole et où le multiplicateur est la somme des éléments suivants : ...;

"part totale estimative de l'État dans la variation des coûts" Produit où le multiplicande est l'ensemble des mouvements du grain, en tonnes, qui, selon l'administrateur, seront effectués pendant une campagne agricole et où le multiplicateur est la somme des montants visés aux alinéas a) et b) de la définition "part totale de l'État dans la variation des coûts".

Le paragraphe 54(3) sur la "variation négative des coûts" prévoit que, lorsque le taux de variation des coûts est négatif, c'est l'État qui en profite. Les coopératives recommandent que cette disposition soit modifiée pour que, lorsque ce taux de variation est négatif, les profits qui en découlent soient remis aux expéditeurs de grain dans la même proportion que la part des variations à la hausse assumée par les expéditeurs.

Le paragraphe 54(4) devrait être abrogé.

Le paragraphe 56(1) sur l'"indemnité CN" ordonne à la Commission de déterminer le montant que le ministre doit verser à la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada pour l'indemniser des frais supplémentaires qu'elle a engagés.

L'alinéa b) indique clairement que l'exploitation de la ligne Churchill fait partie de ces frais.

Les coopératives croient que la ligne de chemin de fer jusqu'à Churchill et que le port de Churchill existent pour d'autres motifs que le mouvement du grain. Il y va plutôt de l'intérêt national de maintenir ce port.

Nous ne croyons pas approprié que les producteurs de l'ouest du Canada fassent les frais d'un lien ferroviaire jusqu'à Churchill. Ce financement fait partie du mandat justifiant l'existence de la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada. À ce titre, il revient donc à cette compagnie ou au gouvernement du Canada d'assumer ces frais.

Nous recommandons d'abroger l'alinéa 56(1)b).

B. TAUX VARIABLES

Les coopératives se sont toujours opposées à toute disposition du projet de loi C-155 prévoyant l'établissement de taux variables par les compagnies de chemin de fer qui transportent le grain de l'Ouest. Les producteurs installés dans les régions des Prairies desservies par des embranchements ne devraient pas être défavorisés par rapport à leurs collègues desservis par la ligne principale de l'une ou l'autre des compagnies de chemins de fer. De plus, les chemins de fer ne devraient pas être en mesure de déterminer quel embranchement demeure rentable et lequel cesse de l'être par le simple pouvoir dont ils disposent d'augmenter ou de réduire les taux.

Les coopératives demeurent fermement convaincues que la structure tarifaire doit rester réglementée, qu'elle doit continuer d'être établie en fonction de la distance (non variable) et qu'elle doit s'appliquer sans distinction à tous les producteurs.

Nous acceptons l'exception prévue aux paragraphes 46(1) et (2) concernant les points considérés comme concurrentiels ou contigus. Il existe une situation de concurrence lorsqu'un point de livraison est desservi par plus d'une ligne de chemin de fer et il existe une situation de contiguïté lorsqu'un expéditeur peut utiliser des points de livraison situés sur différentes lignes.

Les coopératives s'inquiètent vivement du fait qu'en permettant l'établissement de taux variables, la loi donnera aux chemins de fer les moyens d'influencer les profils de livraison, au point où la manutention ou l'expédition du grain sur un embranchement pourra cesser d'être rentable pour l'entreprise de manutention ou pour les chemins de fer, et mettra ainsi en danger l'existence même de l'embranchement en cause.

Par conséquent, les coopératives s'opposent fermement à la disposition de l'article 45 du projet de loi qui permet l'établissement de taux variables à partir de la campagne agricole 1986-1987 et recommandent que cette disposition soit abrogée.

Pour ce qui est de la disposition selon laquelle, pendant les campagnes agricoles antérieures à 1986-1987, des taux variables seront permis de façon à prendre en compte et à favoriser les gains de rendement consécutifs au chargement ou au déchargement de wagons en fin de semaine ou au transport ferroviaire en morte-saison, les coopératives sont d'avis que, même si le principe des taux variables sous quelle forme que ce soit les préoccupe, elles ne s'opposeront pas à la limitation de ces taux aux mouvements en fin de semaine ou en morte-saison si ces taux s'appliquent sans distinction à tous les producteurs, c'est-à-dire si le tarif en vigueur à tous les points de livraison est réduit de façon uniforme.

Les coopératives recommandent donc également que les articles 45 et 47 du projet de loi C-155 soient abrogés et remplacés par un nouvel article prévoyant une réduction de taux uniquement lorsqu'un point d'origine devient concurrentiel ou contigu.

L'article 46 deviendrait alors l'article 45, auquel s'ajouterait le paragraphe (3) suivant :

Paragraphe 45(3) :

Le taux peut être réduit sur l'ensemble du réseau, à un niveau inférieur à celui qui est prévu à l'article 43 lorsque, de l'avis de la Commission, une telle réduction prend en compte et favorise les gains de rendement consécutifs au chargement ou au déchargement de wagons en fin de semaine ou au transport ferroviaire du grain en morte-saison.

Les nouveaux articles 46 et 47 se liraient comme suit :

Article 46 :

- (1) Une compagnie de chemin de fer peut, pour une campagne agricole, inclure dans son tarif un taux inférieur à celui que prévoit l'article 43 pour tout point d'origine qui devient un point concurrentiel ou contigu selon la Commission.
- (2) Un taux inférieur inclus dans un tarif conformément au paragraphe (1) ne sera pas inférieur au taux nécessaire pour s'aligner sur un taux ferroviaire concurrentiel.
- (3) La compagnie de chemin de fer doit, selon les modalités fixées par la Commission, donner avis à cette dernière du projet de réduction.
- (4) La compagnie de chemin de fer, après avoir donné l'avis prévu au paragraphe (3), au plus tard sept mois avant le début de la campagne agricole, donne avis public, selon des modalités également fixées par la Commission, de son intention de porter la réduction dans son tarif.

Article 47 :

- (1) Toute personne fondée à croire qu'elle sera lésée par une réduction de taux proposée en vertu de l'article 46 peut, dans les trente jours suivant l'avis public visé au paragraphe 46(4), demander à la Commission l'autorisation d'en appeler.
- (2) La Commission rend sa décision sur la demande et, le cas échéant, sur l'appel dans les quatre-vingt-dix jours suivant la présentation de la demande, après avoir donné aux parties l'occasion, qu'elle juge raisonnable, d'exprimer leur avis sur la question.

- (3) La Commission peut rejeter un projet de taux réduit, ou l'accepter avec ou sans conditions, y compris des conditions relatives à l'application de taux similaires à d'autres points.

C. RESPONSABILITÉ DES EXPÉDITEURS DANS LES HAUSSES DE CÔÛT

1. TAUX DE VARIATION DES CÔÛTS

L'article 54 du projet de loi C-155 prévoit dans la définition de la "part maximale des expéditeurs dans le taux de variation des coûts" que les expéditeurs de grain assumeront les trois premiers points de pourcentage de variation des coûts ferroviaires au cours de chacune des trois premières années, et les six premiers points de pourcentage par la suite, l'État assumant les hausses supérieures à ces taux.

Cette proposition peut avoir paru assez attrayante aux yeux des producteurs lorsque le taux d'inflation se chiffrait au moins à 12 % l'an. Mais l'inflation est à la baisse depuis quelques mois, et le gouvernement a annoncé son intention de ramener les taux d'inflation à 6 % et 5 % dans les deux années qui viennent. Il semble donc désormais que la loi fera supporter par les expéditeurs de grain presque toutes les hausses inflationnistes au-delà de la période d'implantation de trois ans.

Or, les céréaliers achètent la plupart de leurs intrants sur le marché intérieur et vendent une grande partie de leur production sur les marchés mondiaux. En raison de la concurrence suscitée par les autres pays exportateurs de grain, les agriculteurs canadiens sont incapables de transmettre les hausses des coûts de production aux acheteurs étrangers. Ils sont donc les victimes de l'inflation au Canada plutôt que des agents inflationnistes.

Selon les coopératives, il ne faut pas s'attendre à ce que les producteurs renoncent à la protection que le taux statutaire actuel leur a toujours donnée à moins et avant qu'ils ne soient assurés que certaines garanties et certains engagements formulés dans le présent mémoire ne soient inclus dans la nouvelle loi et ne soient approuvés par le gouvernement canadien.

Par conséquent, les coopératives recommandent que le projet de loi C-155 contienne des dispositions qui permettront un partage plus réaliste de l'inflation entre l'État et les producteurs de grain.

Les coopératives croient que la part des expéditeurs dans le taux de variation des coûts ne devrait pas dépasser 50 % des hausses de coût ferroviaires et se borner à un maximum de trois points de pourcentage jusqu'à la campagne agricole 1986-1987 et à un maximum de six points de pourcentage par la suite.

Il est vital pour nos membres producteurs qu'ils puissent assumer les coûts du réseau de transport envisagé par la nouvelle loi.

2. FILET DE SÉCURITÉ

Les coopératives croient que la relation de "filet de sécurité" proposée, selon laquelle les frais de transport assumés par les producteurs pour le transport du grain seront bloqués à 10 % du prix pondéré à l'exportation pour les six principaux grains, n'apportera pas aux producteurs la protection nécessaire.

Ausi avons-nous tenté de trouver une façon plus significative de déterminer l'indemnité historique qui découle du taux statutaire et de relier un taux maximum à la capacité de payer des producteurs.

Nous croyons que cette indemnité peut être déterminée correctement et peut être comprise par toutes les parties en cause en se servant du prix de production pondéré des six principaux grains livrés aux silos-élévateurs primaires et qu'on peut ainsi relier les frais de transport aux revenus céréaliers et à la capacité de payer des producteurs.

Le tableau ci-dessous indique la relation entre le taux et le prix à la production moyen pondéré (recettes agricoles réelles) pour chacune des années comprises entre 1950 et 1981. Cette période de 32 ans a été retenue parce qu'elle correspond à l'ère agricole moderne, qui a suivi la période des contrôles pendant la guerre et les accords de réduction des prix du grain pendant l'après-guerre.

L'examen de ce tableau révèle que les frais d'expédition moyens, exprimés en pourcentage du prix moyen pondéré à la production du panier de grains se chiffrent à 5,73 % pour cette période.

Nous croyons que cette méthode de calcul fournit une base permettant de déterminer un plafond juste et raisonnable, à un niveau bien inférieur à celui qui est proposé aux articles 59 et 60 du projet de loi.

RELATION ENTRE LES PRIX,
LES FRAIS D'EXPEDITION
ET LES LIVRAISONS

	<u>Prix réels</u> <u>du panier*</u>	<u>Taux</u> <u>réel</u>	<u>Pourcentage</u> <u>du prix</u>	<u>Revenus des</u> <u>silos-élevateurs</u> <u>de l'Ouest</u>
	(-----dollars la tonne-----)			(millions de tonnes)
1950-51	54.50	5.07	9.3	13.5
1951-52	54.71	5.07	9.3	17.5
1952-53	55.09	5.07	9.2	20.4
1953-54	46.32	5.07	10.9	14.7
1954-55	44.50	5.08	11.4	12.7
1955-56	48.85	5.08	10.4	13.7
1956-57	45.45	5.09	11.2	14.2
1957-58	45.39	5.08	11.1	14.3
1958-59	47.09	5.08	10.8	13.8
1959-60	47.66	5.08	10.7	13.2
1960-61	55.72	5.09	9.1	13.9
1961-62	63.22	5.09	8.1	10.5
1962-63	58.53	5.08	8.7	16.6
1963-64	62.02	5.08	8.2	18.9
1964-65	58.71	5.08	8.7	17.3
1965-66	61.42	5.09	8.3	19.5
1966-67	63.81	5.08	8.0	21.3
1967-68	57.75	5.08	8.8	15.4
1968-69	48.91	5.08	10.4	14.6
1969-70	45.69	5.09	11.1	16.3
1970-71	50.87	5.11	10.0	18.7
1971-72	46.96	5.10	10.9	23.1
1972-73	70.54	5.09	9.2	24.5
1973-74	156.95	5.09	3.2	21.4
1974-75	147.67	5.09	3.4	17.8
1975-76	132.00	5.09	3.9	21.4
1976-77	105.86	5.08	4.8	22.2
1977-78	106.42	5.09	4.8	26.8
1978-79	139.99	5.11	3.7	22.6
1979-80	172.06	5.10	3.0	27.3
1980-81	193.61	5.09	2.6	27.0
1981-82	172.40	5.09	3.0	29.3

Prix moyen pondéré du panier ----- 88,72 \$ la tonne
Taux moyen pondéré ----- 5,0867 \$ la tonne
Revenus moyens ----- 18,57 millions de tonnes

Frais d'expédition moyens en pourcentage des prix du grain

$$\frac{5,0867 \times 100}{88,72} = 5,73 \%$$

Les prix du panier sont établis à partir des prix agricoles moyens pondérés dans les Prairies pour le blé, l'avoine, l'orge, le seigle, le lin et le colza, selon Statistique Canada. Pour 1981-1982, les estimations du Conseil des grains du Canada sont utilisées. Les taux statutaires sont les taux appliqués à Scott, en Saskatchewan. Le ratio représente le taux moyen pondéré payé par les producteurs à Scott, en Saskatchewan, pour leurs livraisons des six grains.

D. INVESTISSEMENT DE L'ÉTAT - EMBRANCHEMENTS ET WAGONS-TRÉMIES

Dans son énoncé de politique du 1^{er} février 1983 sur le transport du grain de l'Ouest, le ministre a confirmé que le gouvernement achètera au cours des trois prochains exercices jusqu'à 3 840 wagons-trémies évalués à 290 millions de dollars et qu'il continuera jusqu'en 1989 à financer le programme de remise en état des embranchements ferroviaires, qui devrait coûter à lui seul 670 millions de dollars.

Il s'agit là de la plus récente d'une longue suite de déclarations d'intentions du gouvernement et, même si nos membres reconnaissent l'ampleur du travail accompli ou en cours de réalisation actuellement, ils tiennent absolument à ce que le projet de loi contienne un engagement garantissant la réalisation de ces programmes dans un délai raisonnable.

Les coopératives considèrent que l'exécution de cet engagement financier de l'État est essentiel pour la mise en place d'un réseau de transport ferroviaire qui répondra aux besoins futurs des mouvements du grain et elles demandent au gouvernement d'inclure dans le projet de loi C-155 une disposition qui garantira la réalisation de ces deux programmes.

E. RÉGLEMENTATION DES OBJECTIFS DE RÉSULTAT ET INVESTISSEMENTS
DES COMPAGNIES DE CHEMIN DE FER

Les coopératives sont d'avis que les dispositions actuelles du projet de loi C-155 ne prévoient pas de sanctions assez sévères à l'égard des compagnies de chemin de fer qui négligent de satisfaire aux objectifs de rendement établis ou qui n'investissent pas suffisamment dans l'entretien des embranchements, le matériel roulant et les installations tributaires du transport du grain.

L'article 21 du projet de loi confère au gouverneur en conseil le pouvoir d'établir, au plus tôt à compter de la campagne agricole 1985-1986, un règlement tendant à une réduction maximale de 40 % de la contribution versée par le gouvernement aux compagnies de chemin de fer qui ne satisfont pas aux objectifs de résultat qui leur sont fixés.

Les coopératives considèrent qu'il est essentiel de sévir contre les compagnies qui ne satisfont pas aux objectifs fixés, et que les sanctions imposées devraient pouvoir correspondre jusqu'à la totalité de la contribution applicable à leurs frais fixes, en vertu de la loi.

Les coopératives recommandent donc de modifier le sous-alinéa 21(1)b)(ii), en vue d'habiliter le gouverneur en conseil à :

b) mettre en oeuvre un système prévoyant

(iii) l'application de sanctions à l'égard de toute société ferroviaire qui ne satisfait pas aux objectifs de résultat fixés à l'alinéa a),

et le paragraphe 21(2), de manière que :

(2) Les sanctions visées au sous-alinéa (1)b)(ii) consistent, en ce qui concerne les compagnies de chemin de fer, en des réductions, fixées par règlement du gouverneur en conseil, sur les versements que leur fait l'État en vertu de la Partie III, d'au plus un montant qui, de l'avis de la Commission, est égal à 100 % de la contribution applicable à leurs frais fixes, au sens de l'alinéa b) de la définition des "coûts admissibles estimatifs", au paragraphe 34(1).

En outre, les coopératives sont d'avis que les dispositions du paragraphe 55(2), qui habilite le ministre à retenir tout montant qu'il estime égal à celui qui aurait dû être consacré à l'entretien des embranchements tributaires du transport du grain ou investi dans le matériel et les installations ferroviaires destinés au transport du grain afin de favoriser l'efficacité du réseau et son adaptation à l'évolution des besoins en matière de transport du grain, ne sont pas suffisantes pour inciter les compagnies de chemin de fer à assurer un tel entretien, ni à investir dans du matériel ou des installations.

Une compagnie de chemin de fer qui négligerait d'assurer l'entretien des embranchements ou d'investir dans du matériel, ne serait guère portée à céder sous la menace d'une baisse de la contribution gouvernementale destinée à cette fin.

Par conséquent, les coopératives recommandent l'ajout d'une disposition visant à conférer au ministre le pouvoir d'investir les montants nécessaires et de déduire ces sommes de la contribution accordée par l'État aux chemins de fer.

Une telle disposition pourrait être formulée en ces termes :

55(2) En se fondant sur le rapport de la Commission visé au paragraphe 29(2), le ministre peut effectuer les dépenses qu'il juge nécessaires pour assurer l'entretien des embranchements tributaires du transport du grain ou investi dans le matériel et les installations destinés au transport du grain afin de favoriser l'efficacité du réseau et son adaptation à l'évolution des besoins en matière de transport du grain, et déduire ces frais de la contribution gouvernementale accordée aux compagnies de chemin de fer, conformément au paragraphe (1).

L'article 55(3) serait abrogé.

F. RÉGLEMENTATION DES OBJECTIFS DE RÉSULTAT

L'un des principaux objectifs visés par le projet de loi C-155 consiste à accorder aux compagnies de chemin de fer des paiements compensatoires pour le transport du grain de l'Ouest, à condition que ces dernières se conforment à certains objectifs de résultat, qu'elles assurent l'entretien des embranchements tributaires du transport du grain et qu'elles investissent dans le matériel et les installations afin de favoriser l'efficacité du réseau et son adaptation à l'évolution des besoins en matière de transport du grain.

Par conséquent, l'application de sanctions financières à l'égard des compagnies de chemin de fer qui ne se conforment pas à ces exigences se révèle essentielle à la réalisation de l'objet même de cette loi.

Les coopératives envisagent différemment l'octroi de primes ou l'application de sanctions financières en ce qui a trait aux autres participants. Les sources et modalités de paiement de ces primes ou de ces sanctions n'ont pas encore été étudiées. La présente loi obligera les participants qui se chargent du transport du grain à verser aux compagnies de chemin de fer des frais d'expédition largement supérieurs aux sommes exigées à l'heure actuelle. En conséquence, la présente modification prévoit certaines sanctions financières à l'endroit des expéditeurs.

Les coopératives sont donc en droit d'exiger et d'attendre un niveau maximal d'efficacité et de rendement de la part des compagnies de chemin de fer relativement au transport du grain de l'Ouest, et sont d'avis qu'il n'est ni nécessaire ni souhaitable d'octroyer des primes ni d'appliquer des sanctions financières en ce qui concerne les autres participants au réseau.

Par conséquent, les coopératives recommandent de modifier le paragraphe 21(1) pour faire en sorte que les primes et les sanctions concernant les participants autres que les compagnies de chemin de fer soient de nature non pécuniaire. La Commission du blé exploite actuellement un système de pénalisation des wagons imposée aux expéditeurs qui transportent du grain de type ou de catégorie non conforme aux exigences. Nous appuyons le maintien d'un tel système de motivation du rendement.

Nous souhaitons que le sous-alinéa 21(1)b)(if) se formule comme suit :

L'application de sanctions aux participants ou à telle catégorie d'entre eux, à l'exception de compagnies de chemin de fer, qui n'atteignent pas ces objectifs sera de nature non pécuniaire.

G. COMITÉ SUPÉRIEUR DU TRANSPORT DU GRAIN

Les coopératives proposent que le Comité supérieur du transport du grain soit composé de personnes pour lesquelles le transport du grain de l'Ouest représente un intérêt particulier et une responsabilité directe. Une telle mesure est jugée souhaitable puisque le Comité sera vraisemblablement chargé de traiter d'importantes questions de transport du grain, qui auront des répercussions sur les provinces de l'Ouest.

Les coopératives recommandent de modifier l'alinéa 3d) en remplaçant le chiffre dix-huit par treize, et d'abroger les sous-alinéas (iii), (viii) et (ix). Par ailleurs, il y aurait lieu d'inclure deux nouveaux sous-alinéas, soit (viii), prévoyant la nomination du président du Comité consultatif des producteurs de la Commission canadienne du blé, et (ix), la nomination du président du Comité consultatif de l'Office canadien des provendes.

Cette modification aurait pour effet de réduire le nombre de membres du Comité, de manière à accroître l'efficacité administrative et opérationnelle, tout en demeurant bien représentatif des parties qui détiennent des intérêts légitimes dans le secteur du grain de l'Ouest. Nous sommes d'avis qu'un comité composé de sept membres suffirait à faire valoir les intérêts des silos-élevateurs primaires titulaires d'un permis et ceux des agriculteurs, puisque les quatre principales coopératives, qui expédient environ 80 % de la production, appartiennent entièrement aux producteurs et son dirigées par les producteurs. Le président du Conseil consultatif des producteurs de la Commission canadienne du blé, qui est élu par les producteurs de grain, serait en mesure de défendre les intérêts de ces derniers. Quant aux utilisateurs de grains de provende, ils seraient représentés par le président de l'Office canadien des provendes.

De toute façon, l'administrateur a le pouvoir de porter à l'attention du Comité des propositions émanant de l'une ou l'autre des parties, qu'elles soient représentées au sein du Comité ou non.

Dans l'éventualité où cette modification serait acceptée, les paragraphes 4(2) et 5(3) du projet de loi devraient être abrogés.

En outre, les coopératives proposent de modifier l'article 8 du projet de loi de sorte que le ministre soit tenu de verser une indemnité journalière couvrant les services, les déplacements justifiés et les frais de séjour jugés nécessaires ou pertinents pour chacun des membres du Comité supérieur du transport du grain.

Article 9 - Remplaçant

Les coopératives recommandent de modifier de cet article en vue de conférer aux membres du Comité le pouvoir de se désigner, par écrit, un remplaçant, ayant plein droit de participation et de vote.

H. ADMINISTRATEUR DE L'OFFICE DU TRANSPORT DU GRAIN

Les coopératives appuient la nomination d'un administrateur officiel de l'Office du transport du grain, doté de fonctions et de pouvoirs de coordination.

Cependant, comme nous l'avons mentionné dans l'introduction, les coopératives s'opposeraient à ce que l'administrateur soit investi de pouvoirs qui risqueraient de limiter l'aptitude de la Commission canadienne des grains à poursuivre son programme de zonage du transport en vue d'assurer la livraison des quantités et des types de grain requis pour respecter les engagements commerciaux.

Le paragraphe 19(2) du projet de loi C-155 précise que les fonctions de l'administrateur ne doivent pas limiter les pouvoirs de la Commission canadienne des grains concernant la manutention du grain dans les élévateurs.

Les coopératives recommandent l'ajout du paragraphe suivant :

- 19(3) Les dispositions de la présente partie relativement aux fonctions de l'administrateur ne limitent aucunement les pouvoirs conférés à la Commission canadienne du blé, soit à l'alinéa 21(k) de la Loi sur la Commission canadienne du blé, soit par ordonnance du gouverneur en conseil, en ce qui a trait à la mise en disposition des quantités et des types de grain nécessaires pour la réalisation des engagements commerciaux.

Par ailleurs, les coopératives recommandent l'abrogation du paragraphe 20(2), qui habilite l'administrateur à apporter toute modification d'orientation ou d'application ayant des effets importants sur le système de transport, d'expédition et de manutention du grain, qu'il ait ou non reçu l'avis de la Commission à cet égard.

Les coopératives proposent de remplacer ce paragraphe par une disposition en vertu de laquelle l'administrateur serait tenu de soumettre la question au ministre, s'il advenait que le Comité supérieur du transport du grain s'oppose à une modification envisagée par l'administrateur, la décision du ministre devant ensuite être communiquée au Comité.

Les coopératives sont d'avis que les alinéas a), b) et c) de l'article 17 fournissent une description satisfaisante des activités de l'administrateur, et que les alinéas d), e) et f) devraient être abrogés.

I. EXAMEN DES COÛTS

En vertu de l'alinéa 38(2)b) du projet de loi C-155, la Commission canadienne des transports, lorsqu'elle procède à un examen des coûts, doit calculer les frais d'immobilisation conformément à l'alinéa 276(3)b) de la Loi sur les chemins de fer, et faire les rajustements qu'elle juge nécessaires à la lumière des risques liés au transport du grain.

L'alinéa 276(3)b) de la Loi sur les chemins de fer exige que la Commission détermine le coût variable de tout mouvement de trafic en utilisant les frais d'immobilisation approuvés par la Commission comme convenables pour la Compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique.

De l'avis des coopératives, il n'est guère plus logique de faire appliquer systématiquement les frais d'immobilisation approuvés pour le Canadien Pacifique que d'imposer comme norme les frais d'exploitation de cette société à toutes les autres compagnies de chemin de fer. En outre, il s'agit de la seule directive précise formulée dans le projet de loi en ce qui a trait à l'établissement des coûts.

En appliquant, par exemple, les frais d'immobilisation du Canadien Pacifique dans le calcul des frais de la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada (CN), on néglige le fait que cette dernière ne se trouve ni en situation d'imposition, ni en situation d'imposition différée. Par conséquent, la provision pour impôt sur le revenu prévue dans le calcul des frais d'immobilisation du Canadien Pacifique représente pour le CN un bénéfice fortuit, dont les producteurs de l'Ouest canadien et les contribuables canadiens font les frais.

Les coopératives recommandent de confier à la Commission le soin de calculer les frais d'immobilisation, en lui laissant la discrétion d'évaluer les frais réels pour chacune des compagnies de chemin de fer à l'examen. Les frais d'immobilisation seraient ainsi placés sur un pied d'égalité avec les frais d'exploitation.

Des dispositions pourraient être prises pour faire en sorte que le Canadien Pacifique bénéficie d'une indemnité accordée en fonction de ses frais d'immobilisation élevés, à l'exemple de la somme qui est accordée au CN, aux termes des articles 56 et 57, pour tenir compte de ses frais d'exploitation élevés.

Les coopératives proposent la modification du paragraphe 38(2) comme suit :

- (2) Dans l'examen et la détermination des coûts visés au paragraphe (1), la Commission :
 - a) tient compte de tous les coûts à prévoir pour favoriser l'efficacité du réseau ferroviaire et son adaptation à l'évolution des besoins en matière de transport du grain, y compris les frais d'immobilisation.

De manière à permettre à la Commission de tenir compte du degré moindre de risque lié au transport du grain dans son calcul des frais d'immobilisation, l'alinéa b) devrait être abrogé et remplacé par ce qui suit :

- b) lorsqu'elle calcule les frais d'immobilisation conformément à l'alinéa a), la Commission canadienne des transports doit procéder à tout rajustement qu'elle juge nécessaire à la lumière des risques liés au transport du grain.

Toute la question des frais d'immobilisation est actuellement à l'étude et en cours de modification. Le gouvernement en a lui-même reconnu l'importance et a demandé à la Commission canadienne des transports de mener une enquête approfondie et officielle à ce sujet. Ce travail est déjà amorcé et des centaines d'heures-hommes y ont été consacrées depuis deux ans. Il est donc tout à fait illogique de restreindre l'un des aspects importants de l'examen par une précision inutile dans le présent projet de loi.

J. COÛTS ADMISSIBLES ESTIMATIFS

Aux termes du paragraphe 34(1) du projet de loi C-155 les "coûts admissibles estimatifs" désignent la somme des éléments suivants : les coûts variables afférents au volume supportés par les compagnies de chemin de fer pour les mouvements du grain et les coûts variables afférents aux lignes supportés par elles pour les embranchements tributaires du transport du grain, selon l'estimation de la Commission prévue à l'article 39, et les contributions progressives aux coûts fixes des compagnies de chemin de fer.

Le sous-alinéa (iv) prévoit que la contribution aux coûts fixes pour les campagnes agricoles 1986-1987 et suivantes équivaudra à 20 % des coûts variables afférents au volume. Les coopératives sont informées que, par le passé, le pourcentage des frais variables par rapport au coût total s'est accru, et qu'il n'est pas improbable que dans les années à venir, les frais variables dépassent les 80 % du coût total.

Pour éviter d'avoir à verser aux compagnies de chemin de fer des sommes dépassant 100 % de leurs coûts, les coopératives recommandent la modification de la définition des "coûts admissibles estimatifs" contenue au sous-alinéa b)(iv), par l'ajout, après "20 % des coûts variables afférents au volume", de la disposition suivante : "ou tout pourcentage inférieur établi par la Commission canadienne des transports à l'issue d'un examen des coûts conforme aux dispositions de l'article 38."

K. TARIFS - CONDITIONS DE TRANSPORT

Aux termes du paragraphe 34(1) du projet de loi C-155, l'expression "tarif" désigne le tarif des taux et conditions de transport applicables au mouvement du grain, déposé et publié conformément à la partie en cause.

Bien que la Partie II du projet de loi prévoie les modalités relatives à l'établissement des "taux" et leur modification lorsque non conformes aux dispositions de cette partie, le projet de loi ne comporte aucune disposition d'importance en ce qui a trait à la réglementation ou au contrôle des conditions de transport susceptibles de figurer dans le tarif des compagnies de chemin de fer.

Les coopératives s'inquiètent du fait que certaines compagnies de chemin de fer risquent d'inclure dans leur tarif des conditions de transport qui entraîneraient une dépense excessive de la part des expéditeurs, sans que la Commission canadienne des transports ne puisse intervenir. Les compagnies pourraient, par exemple, imposer un poids minimal indu ou exiger un supplément excessif pour leurs services auxiliaires.

Par conséquent, les coopératives recommandent que la Commission canadienne des transports soit habilitée à confirmer, à modifier ou à rejeter toute condition de transport formulée dans le tarif d'une compagnie de chemin de fer, en ce qui a trait au transport du grain de l'Ouest.

Les coopératives proposent de définir ainsi les "conditions de transport", aux fins de l'article 34 :

Les conditions de transport désignent tous frais supplémentaires contenus dans un tarif déposé et publié conformément à la présente partie ou applicable au transport du grain au sens de la présente loi.

Les coopératives recommandent en outre d'ajouter l'article suivant à la Partie II du projet de loi C-155 :

- (1) La Commission peut, de sa propre initiative ou après avoir reçu une plainte ou d'autres informations, ou encore en toute autre circonstance, entreprendre une enquête relativement à une condition de transport contenue dans un tarif.
- (2) Si, à l'issue d'une telle enquête, la Commission découvre qu'une condition de transport n'est pas conforme aux dispositions de la présente loi, à son objet ou à ses fins, elle peut interdire cette condition ou la faire modifier de manière à ce qu'elle devienne conforme aux dispositions de la présente loi, à son objet ou à ses fins.

À propos de l'article 19 sur les mouvements sur ligne conjointe, les coopératives recommandent fortement que le grain acheminé à Prince Rupert et à Ridley soit exonéré des frais supplémentaires dépassant ceux qui sont prévus à l'article 43.

Pour ce faire, on pourrait ajouter au paragraphe 49(1), "ou pour le mouvement vers Prince Rupert ou Ridley."

Le paragraphe 49(2) pourrait alors être abrogé.

L. Examen

Les coopératives croient qu'il peut ne pas y avoir lieu de mener un examen complet de tous les aspects du projet de loi C-155. Il est certain cependant que l'objectif et l'intention consistent à examiner les points en litige lorsqu'il existe un doute raisonnable quant à l'issue des décisions prises actuellement.

Le manque de permanence, tant chez les silos-élévateurs que dans le réseau de chemins de fer, résultant d'un tel examen va directement à l'encontre de l'objectif, qui est de mettre sur pied un réseau de transport et de manutention plus efficace et plus moderne.

Nous recommandons donc que l'article 59 soit abrogé et remplacé par ce qui suit :

Article 59.

Le gouverneur en conseil peut, sur recommandation du ministre après la campagne agricole 1985-1986, en consultation avec le Comité supérieur du transport du grain, procéder à un examen complet de la présente loi et de ses effets sur l'efficacité de l'expédition et de la manutention du grain.

M. RENVOI À D'AUTRES LOIS

Le paragraphe 34(2) prévoit l'application, par mode de renvoi, des dispositions en matière de tarifs de taxes de la Loi sur les chemins de fer, à l'exception des articles 276 et 278.

Le paragraphe 34(3) prévoit l'application, par mode de renvoi aux articles 329 et 330, des dispositions de la Loi sur les chemins de fer en matière de coûts ferroviaires.

Il demeure toutefois difficile de déterminer quelles autres dispositions de la Loi sur les chemins de fer, de la Loi nationale sur les transports ou même de toute autre loi sont présumées applicables par mode de renvoi dans la loi à l'étude.

Les références précises à certains articles de la Loi sur les chemins de fer peuvent donner l'impression qu'aucun autre article de cette loi ou d'une autre loi ne s'applique.

Les coopératives proposent que, sauf dans les cas de contradiction, les dispositions de la Loi sur les chemins de fer, sauf les articles 276 et 278, et de la Loi nationale sur les transports s'appliquent au transport du grain de l'Ouest.

Par exemple, les expéditeurs devraient pouvoir invoquer l'article 262 de la Loi sur les chemins de fer en ce qui a trait à l'obligation pour les compagnies de chemin de fer d'offrir des installations adéquates pour le transport du grain. Tout doute concernant l'application de cet article serait totalement inacceptable aux yeux des coopératives. La Partie IV de la Loi nationale sur les transports définit la compétence générale de la Commission canadienne des transports. Sauf contre-indication précise dans le projet de loi C-155, les expéditeurs devraient être en mesure de faire appel à la Commission canadienne des transports, et cette dernière devrait être en mesure d'exercer pleinement sa compétence sur les compagnies de chemin de fer.

Par conséquent, les coopératives recommandent de modifier le projet de loi C-155 par l'ajout de la disposition suivante :

Par souci de précision et de clarté, il est déclaré que les dispositions de la Loi sur les chemins de fer, sauf les articles 276 et 278, et de la Loi nationale sur les transports s'appliquent au transport, à l'expédition et à la manutention du grain en vertu de la présente loi, sauf si ces dispositions entrent en contradiction avec certaines dispositions précises de la présente loi.

N. AUTRES GRAINS ET PRODUITS INCLUS DANS LES TAUX STATUTAIRES

Les coopératives accueillent favorablement l'ajout à l'Annexe 1 des divers grains et produits annoncés par le ministre.

Elles proposent cependant que les grains et produits suivants soient également ajoutés à cette Annexe :

- Pois
- Fève des marais
- Alpiste des Canaries
- Lentilles
- Trèfle rouge
- Trèfle hybride
- Fétuque rouge rampante

O. FRAIS D'EXPÉDITION DES OLÉAGINEUX À L'EST DE THUNDER BAY

Les coopératives, en leur qualité de propriétaires d'importantes installations pour le broyage du canola au Manitoba, en Saskatchewan et au Manitoba, sont heureuses de constater que, conformément aux promesses faites par les différents gouvernements fédéraux au cours des dix dernières années, qui s'étaient engagés à promouvoir et à favoriser la transformation des produits agricoles de l'Ouest canadien, le projet de loi C-155 accorde à la farine et à l'huile de canola la parité avec la graine de canola produite dans l'ouest du pays.

Paradoxalement, dans un énoncé de principe rendu le 1er février 1983, le gouvernement déclarait qu'à son avis, un taux commercial devrait être fixé pour l'huile et la farine de canola expédiées à l'est de Thunder Bay, à compter du 1er août 1983. L'efficacité de cette parité au sein de la région ouest du pays par rapport aux mouvements de l'huile et de la farine vers l'est est donc sérieusement mise en doute.

Étant donné que l'huile et la farine de canola entrent en concurrence avec la graine de canola, les broyeurs des provinces de l'Ouest revendiquent depuis longtemps la parité des frais d'expédition avec la graine de canola, du point de départ à la destination. Cette revendication a été reconnue par les différents gouvernements au pouvoir. Cependant, il fallait trouver un indicateur de cette parité, puisque l'on semblait croire que la graine de canola était transportée à des tarifs non compensatoires (pour les compagnies de chemin de fer), et que le gouvernement n'était pas disposé à permettre un tel écart. Par conséquent, l'arrêté en conseil C.P. 1976-894 en date du 13 avril 1976 permettait le transport des produits au taux minimum compensatoire.

Les taux minimums compensatoires dans l'Est ont servi leur objectif pour les broyeurs de l'Ouest, en leur ouvrant l'accès aux marchés de l'est du Canada et aux marchés d'exportation par le biais des ports de l'est du pays, à un taux d'expédition qui voisine celui de la graine. Les broyeurs de l'Ouest en sont donc venus à dépendre du taux minimum compensatoire pour gagner l'accès à des marchés intéressés par l'achat du canola sous forme de graine, moyennant un prix à destination inférieur à ceux qui sont exigés pour l'huile ou la farine, et intéressés par le broyage à destination.

Aucun changement survenu depuis la fixation du taux minimum compensatoire, en 1976, ne semble justifier pour l'instant un retour aux prix commerciaux à l'Est de Thunder Bay. La parité dans l'ouest du pays pour le transport de la farine vers l'est existe depuis toujours. Par contre, il serait avantageux d'assurer la même parité pour l'huile, ce qui aurait pour effet de nous rapprocher de notre objectif de parité de l'origine à la destination.

Les taux commerciaux en vigueur pour l'huile et la farine expédiées à l'est de Thunder Bay feront plus que compenser la parité accordée pour le transport de l'huile dans l'ouest du pays. Il s'agit donc d'une mesure rétrograde.

Les taux commerciaux à l'est de Thunder Bay compromettent l'avenir du broyage dans l'Ouest du pays, tel qu'il se présente aujourd'hui. Ils permettent aux compagnies de chemin de fer de décider à l'avance des marchés auxquels les broyeurs de l'Ouest auront accès. L'avenir de cette industrie se trouve donc entre les mains des chemins de fer. De l'avis des coopératives, il est totalement inacceptable de confier un tel pouvoir à ces compagnies.

Par conséquent, les coopératives demandent à votre Comité de recommander à Son Excellence, par l'intermédiaire du Parlement, de poursuivre l'application de l'arrêté en conseil CP 1976-894, et d'étendre sa portée pour inclure l'huile et la farine de tournesol, dans la mesure où les taux minimums compensatoires demeureront en vigueur à l'est de Thunder Bay.

APPENDICE «TRPT-72»

**Mémoire de la National Farmers Union
au Comité permanent des transports
de la Chambre des communes
au sujet du
projet de loi C-155 - Loi sur le transport du grain de l'Ouest
présenté à
Edmondton (Alberta) le 2 août 1983**

Mémoire de la National Farmers Union
au Comité permanent des transports
de la Chambre des communes au sujet du
projet de loi C-155 - Loi sur le transport du grain de l'Ouest
présenté à Edmondton (Alberta), le 2 août 1983

La division de la région no 7 (Alberta) de la National Farmers Union demande à comparaître devant le Comité.

En Alberta, la plupart des groupements agricoles ont des sentiments mitigés à l'égard du projet C-155. Pour certains, les injustices dans le système de transport sont un obstacle d'importance à l'augmentation de la production et de la transformation des produits agricoles. Malheureusement, un relèvement du tarif-marchandises dans l'ouest du Canada, loin de rendre les producteurs agricoles et les transformateurs plus concurrentiels sera un obstacle de plus.

Les agriculteurs albertains connaissent bien les distances considérables que leurs produits doivent franchir pour se vendre sur les marchés canadiens et étrangers. Personne ne contestera qu'il y aura engorgement du réseau de transport vers la côte ouest à moins qu'on améliore le système ferroviaire. Cependant, allons-nous remplacer cet engorgement des services de transport par un engorgement économique imputable au prix élevé du transport des produits agricoles et autres ressources?

A notre avis, un service de transport ferroviaire à faible coût dans l'ouest du Canada est une condition préalable au bien-être économique en agriculture, dans la transformation des produits agricoles et l'exploitation des ressources.

L'augmentation des recettes que touchera le gouvernement fédéral grâce à une intensification de l'activité économique dans l'ouest du Canada dépassera largement le coût de l'amélioration des chemins de fer et du maintien pour les agriculteurs du tarif du Pas du Nid-de-Corbeau.

Dans le présent mémoire, nous entendons expliquer les effets du projet de loi C-155 sur les producteurs de céréales et d'oléagineux ainsi que sur les éleveurs des petites localités albertaines.

Tout d'abord, l'agriculteur albertain moyen a une production mixte et tire ses revenus de diverses sources. La plupart d'entre eux cultivent les céréales et les oléagineux, élèvent du bétail et tirent certains revenus d'activités non agricoles.

Par conséquent, un progrès dans un domaine peut se faire au détriment d'un autre secteur de production. Si nous voulons nous faire une image nette de la production agricole et de la transformation de ses produits,

nous devons examiner tout d'abord les besoins des producteurs primaires de céréales et d'oléagineux ainsi que des éleveurs. La sécurité économique est essentielle, car ce sont eux qui donnent le produit de base qui sera transformé et transporté.

Prenons le cas d'un agriculteur moyen qui cultive les céréales. Au cours des dix dernières années, il a augmenté considérablement sa production céréalière, mais non sans consentir une augmentation considérable des investissements et courir les risques propres à l'utilisation de fortes quantités d'engrais et de produits chimiques coûteux. A l'avenir, il ne pourra augmenter que fort peu sa capacité de production, compte tenu de la capacité de production du sol et de la nature du climat. En outre, les coûts élevés de production, comparés à la faiblesse du prix des céréales, amèneront plus d'un agriculteur à réfléchir longuement avant d'accroître sa productivité. Par conséquent, si l'on augmente le tarif-marchandises pour les agriculteurs, on diminuera leur rentabilité et leur capacité de réinvestir dans l'économie locale. Par exemple, dans la petite ville albertaine moyenne comptant une population de 500 personnes, la multiplication par 5 du tarif du Nid-de-Corbeau représentera une ponction de \$600,000. Les agriculteurs et hommes d'affaires de cette localité ne peuvent tolérer pareil exode des capitaux. Les résultats seront catastrophiques, car on peut être sûr que les compagnies ferroviaires ne réinvestiront rien dans les petites localités de l'Alberta.

La production de colza en Alberta constitue une part considérable du revenu des agriculteurs et du secteur agro-alimentaire, puisque cette province produit la moitié de tout le colza au Canada.

A l'heure actuelle, les usines albertaines de broyage du colza traitent 63 p. 100 de toute la production canadienne. Par contre, en 1983, deux nouvelles usines commenceront à produire en Ontario. Ces usines pourront produire la moitié de l'huile nécessaire pour répondre aux besoins du marché de l'Est.

Or, ce marché de l'Est représente 72 p. 100 du marché canadien de l'huile de colza. Par conséquent, la question du transport revêt une extrême importance pour les producteurs de colza de l'Ouest. Si le tarif-marchandises augmente considérablement, nous ne serons pas concurrentiels. Par exemple, le gouvernement fédéral envisage d'éliminer le taux compensatoire à l'est de Thunder Bay.

Les usines de broyage de l'Ouest auront donc sacrifié les taux de transport plus faibles jusqu'à Thunder Bay pour des taux commerciaux à l'est de cette ville. Les huileries de l'Est seraient de la sorte protégées contre la concurrence de l'huile de colza produite dans l'Ouest, ce qui obligerait les entreprises de l'Ouest à se tourner vers le marché des exportations, qui est fort limité et où la concurrence est acharnée. Les exportations de colza ne se sont maintenues que parce que 70 p. 100 d'entre elles ont été vendues à un prix inférieur au coût de production à l'Agence canadienne de développement international.

Si le projet de loi C-155 est adopté, les usines de broyage de l'Alberta perdront certains de leurs avantages naturels, ce qui nuira à la rentabilité des producteurs albertains de colza.

Au cours des dix dernières années, la capacité des agriculteurs de produire du colza de haute qualité s'est considérablement améliorée, mais le prix de ce produit est resté relativement stable. L'implantation d'huileries en Alberta a élargi les marchés du colza, mais n'a pas fait augmenter le prix du produit. De façon générale, les usines de broyage achètent le colza aux agriculteurs à un prix de \$30 à \$40 la tonne inférieur au prix d'exportation. Cet exemple montre à la perfection comment la transformation des produits agricoles peut s'organiser aux dépens des producteurs primaires.

L'avenir de l'industrie du colza dans l'ouest du Canada est lié directement à un coût de transport faible vers les marchés de l'Est et de l'étranger. Les producteurs albertains trouveraient davantage leur compte dans une mise en marché rationnelle du colza, notamment de l'huile et de la farine de colza en vertu du taux statutaire du Nid-de-Corbeau.

On a fait largement état des effets de la modification du tarif statutaire sur l'importance et la rentabilité de l'élevage en Alberta. Cependant, de façon générale, le grain bon marché a permis de produire du bétail bon marché, ce qui ne présente aucun intérêt ni pour le céréaliculteur, ni pour l'éleveur.

Les problèmes de l'éleveur albertain sont indéniablement liés à la rentabilité, mais les causes sont à la fois nombreuses et complexes. Cette activité devrait être rentable et ceux qui s'occupent d'engraissement ou touchent des subventions gouvernementales ont obtenu un certain succès. Cependant, l'éloignement des marchés, le peu d'influence que l'éleveur peut exercer sur le marché ainsi que les actuels règlements sur les importations et les exportations n'ont pas permis à l'élevage albertain d'avoir l'épanouissement qu'il aurait dû connaître.

Quelque 75 p. 100 de notre bétail est vendu dans l'est du Canada puisque c'est là que se situe le principal marché canadien. Le coût élevé du transport vers ce marché, que ce soit par chemin de fer ou par camion, constitue un obstacle pour les producteurs albertains.

L'influence des éleveurs sur le marché a continué de s'amenuiser au cours des dix dernières années, les grandes chaînes de vente au détail de l'Est et les entreprises comparables à Safeway, dans l'Ouest, contrôlant les marges de profit dans la production de bétail.

L'Accord général sur les tarifs et le commerce, aux termes duquel le Canada s'engage à accepter des importations d'au moins 139,2 millions de livres de boeuf sur la base des données démographiques de 1980, a périodiquement déprimé les marchés.

En outre, les États-Unis ferment leurs frontières lorsque les importations de boeuf abattu deviennent trop élevées.

On n'a pas encore trouvé pour les viandes rouges des marchés d'exportation de quelque importance. Notre propre marché intérieur semble être le seul qui soit sûr, car les autres pays préfèrent importer des céréales et produire eux-mêmes de quoi satisfaire leurs besoins.

Bien sûr, certains producteurs augmenteront leur élevage si le tarif du Nid-de-Corbeau est modifié, mais ou trouveront-ils de nouveaux débouchés? Les céréales bon marché et le bétail à rabais sont promesse de pauvreté.

La solution des problèmes de l'éleveur ne réside pas dans une modification du tarif du Nid-de-Corbeau mais bien dans un système de commercialisation rationnelle des viandes rouges.

Les modifications proposées dans le projet de loi C-155 n'aideront en rien les agriculteurs albertains. C'est une farce bien cruelle que d'aller croire qu'en enlevant des millions de dollars aux localités des Prairies pour les confier aux chemins de fer on pourra résoudre les problèmes agricoles de l'ouest du Canada.

Le problème essentiel des localités des Prairies a toujours été le transfert des capitaux entre les localités rurales et le secteur industriel. Ce n'est pas une solution que de pousser cette stratégie encore plus loin.

L'industrialisation de l'agriculture dans l'Ouest par le biais d'une modification tarifaire constitue une expérience de proportions gigantesques. Les localités des Prairies sont un atout trop précieux pour le Canada pour qu'on risque de les sacrifier à cause d'un plan mal conçu.

Les agriculteurs reconnaissent qu'il faut améliorer le service ferroviaire, mais ils estiment également que les Canadiens doivent jouer un rôle dans notre réseau national de transport en prenant une participation dans le réseau ferroviaire amélioré. Les transports sont trop importants dans notre pays pour qu'on les laisse entre les mains des entreprises privées. Le tarif du Nid-de-Corbeau doit demeurer la pierre angulaire de notre réseau national de transport ferroviaire.

Au Comité permanent des transports de la Chambre des communes
au sujet du projet de loi C-155

Edmonton (Alberta), 3 août 1983

Je vous remercie, monsieur le président, de me donner l'occasion d'exprimer mon opinion au sujet du projet de loi C-155.

Il y a eu, dans le passé, de nombreuses commissions, audiences et rencontres au sujet des tarifs statutaires de la Passe du Nid-de-Corbeau. Jusqu'à la Commission Hall, j'ai cru que les politiciens voulaient vraiment savoir à quoi s'en tenir quant à l'accord de 1897.

Le processus Gilson a détruit cette conviction. Je sais maintenant qu'il ne s'agissait que d'une masquerade et il y a suffisamment de preuves pour démontrer l'hypocrisie de ces audiences. Il se peut que celles-ci le soient aussi.

Pourquoi le gouvernement fédéral dépense-t-il les fonds publics pour promouvoir la cause des chemins de fer alors que les producteurs de grain doivent se défendre sans l'aide de fonds publics pour la recherche et la documentation. J'ai la nette impression que les producteurs de grain subissent le même harcèlement que celui que le gouvernement fédéral a fait subir aux autochtones du Canada depuis un siècle. Je tiens donc à vous faire savoir à vous, députés du Parlement, et vous pouvez en informer vos bureaucrates, que nous aussi nous ne nous laisserons plus faire.

Dans les états financiers qu'il produit trimestriellement, le CP déclare constamment des bénéfices. En fait, pour le premier trimestre de 1983, alors que la seule marchandise transportée était le grain, ses bénéfices dépassaient 50 millions de dollars.

À titre de députés du Parlement, vous siégez au conseil de direction de notre pays, le Canada et je m'oppose à ce que vous investissiez de l'argent dans le CP ou toute autre société privée sans exiger une part des avoirs de cette société.

Quant aux difficultés que cela impose aux producteurs de boeuf, je leur dis, mettez-vous au rythme du vingtième siècle et établissez une procédure normalisée de commercialisation comme les producteurs de grain l'ont fait; cela vaut autant pour les producteurs de lait, d'oeufs, de volailles et de dindes. Pourquoi auraient-ils le droit de détruire un système que les producteurs de grains ont mis des années à bâtir.

À mon avis, les chemins de fer ont fait de l'argent dans le transport du grain, mais au lieu d'utiliser une partie de cet argent pour entretenir et améliorer leurs installations, leurs bénéfices ont été investis

dans d'autres entreprises. Les chemins de fer ont été construits pour faciliter le développement et l'expansion régionale pour le bénéfice du Canada tout entier, pas au profit de quelques actionnaires.

En conclusion, monsieur le président, je voudrais souligner qu'à chaque fois que vous abaissez le statut économique du producteur primaire, vous entraînez tout le pays dans sa chute. Le producteur primaire, le producteur de grain en l'occurrence, fait entrer les capitaux étrangers. Cet argent enrichit sa communauté, sa province et tout le pays. Plus vous en déduisez à travers le transport et les taxes, plus le multiplicateur diminue. Augmentez le Nid-de-Corbeau et vous savez où nous nous retrouverons.

Respectueusement vôtre,

Arthur Brevig

Mémoire préparé pour le comité permanent de la Chambre des communes chargé d'étudier le projet de loi C-155

Edmonton (Alberta), 2 et 3 août 1983

Messieurs,

Je m'oppose à l'adoption du projet de loi C-155 tel qu'il est présentement rédigé et je vous supplie de modifier ou de rejeter ce projet de loi à moins qu'il ne traite justement les producteurs de grain. L'adoption du projet de loi C-155 coûterait à ma famille vingt-cinq dollars pour chaque acre de récolte que je produis, soit vingt-cinq mille dollars en 1990, au lieu des six mille dollars avec le tarif statutaire actuellement en vigueur.

Il n'y a pratiquement pas de profit à faire en ce moment avec la culture du grain, mais le projet de loi C-155 fera de cette culture un luxe que ma famille ne pourra plus se payer. Non seulement ma famille en souffrira, mais la communauté tout entière y perdra 978 300 \$ chaque année vers 1990. Je suis sûr que le CN ne dépensera jamais autant d'argent à Holden (Alberta), ou dans les environs, comme le font les exploitants agricoles.

Le projet de loi C-155 laisse la porte ouverte aux tarifs variables qui sonneront le glas des collectivités rurales qui ne se trouvent pas à proximité des voies principales, puisque les autres seront déclarées inefficaces. Le projet de loi C-155 mine les pouvoirs de la Commission canadienne du blé en créant un office du transport pour gérer le mouvement du grain. L'égalité d'accès aux possibilités de ventes pour tous les agriculteurs des Prairies par le système de contingentement est menacée. La Commission canadienne du blé sera la prochaine à subir les assauts des grandes sociétés et des intérêts privés qui tireraient avantage d'une collectivité agricole privée de moyens de transport égalitaire et affaiblie par un tarif de transport usuraire.

Je suggère que la politique en matière de transports devrait viser à encourager la production agricole et la prospérité du Canada dans d'autres industries d'exportation en conservant le tarif de transport des marchandises suffisamment bas pour encourager les agriculteurs à investir afin d'augmenter leur capacité de production. L'adoption du projet de loi C-155 ne fera qu'appauvrir l'économie des Prairies par le biais d'une taxation indirecte pour les chemins de fer.

Si les chemins de fer ont besoin de plus d'argent pour le transport du grain, il est possible de leur en fournir à partir du revenu général du gouvernement fédéral du Canada. En fait, c'est de là qu'il devrait venir parce que les ventes de grain à l'exportation bénéficient à l'ensemble de l'économie canadienne, du carburant diesel produit en Alberta aux pneus de tracteurs fabriqués à Toronto. Il sera prouvé qu'il est impossible de faire bénéficier le réseau ferroviaire en privant les producteurs canadiens de grain d'un juste

revenu pour leur travail. À court terme, la production totale de grain au Canada chutera et avec elle toute l'économie des Prairies.

Le tarif statutaire du transport des marchandises fournit un facteur de stabilisation à l'économie des Prairies. Le modifier entraînera la disparition de collectivités des Prairies et, ce qui est plus important, fera du tort à tout le Canada.

Jusqu'à ce que quelque chose de meilleur soit mis en place pour stabiliser la production du grain dans les Prairies, je vous conseille d'agir pour que l'on conserve le tarif statutaire.

(Original signé par)

DON RONAGHAN

BOX 333
HOLDEN (ALBERTA)
TOB 2C0

2 août 1983

Présenté par Dennis Oberg
Forestburg (Alberta)

Je suis un cultivateur débutant et je fais ce métier depuis cinq ans. Je suis revenu à la ferme parce que je pensais y trouver un avenir et une source de revenu raisonnable. J'ai acheté une parcelle de terre de mon père et j'espère pouvoir acheter le reste un jour. En ce moment, le versement pour ma terre s'élève à 26 000 \$ par année. Cinq fois le Nid-de-Corbeau signifierait une augmentation de 50 p. cent seulement pour le transport du grain. Mes coûts de carburant ont augmenté, les coûts d'assurance, de réparations, le coût de la vie, du chauffage et de l'électricité, des semences. Alors que tout augmente, on nous dit que le revenu tiré cette année de notre récolte va diminuer. Si on y ajoute la modification du tarif du Nid-de-Corbeau, mon avenir dans l'agriculture s'ennuige à mesure que les mois passent.

Pour la campagne agricole de 1982, j'ai vendu environ 30 000 boisseaux de blé aux silos situés dans le village de Forestburg. Notre tarif de transport de ce point est de 22 cents par cent, ce qui équivaut à environ 4 000 \$ pour cette année-là et il s'agit d'une année moyenne. Si le tarif du Nid-de-Corbeau devait changer, les frais de transport grimperait à cinq fois 22 cents ou 1,10\$ par cent. Cela représenterait une dépense supplémentaire de 16 000 \$ pour moi.

Notre ville de Forestburg a une population de 950 personnes. Il y a aussi une mine de charbon et une centrale électrique qui emploient de nombreuses personnes qui vivent dans cette ville. Je suis directeur de la société agricole de Forestburg et du district. Une récente étude effectuée sur les habitudes de dépense des gens de la ville a montré que 33 p. cent seulement de chaque dollar à dépenser reste dans la ville. Nous savons que la ville dépend principalement de la population rurale qui vient y faire ses achats. Si nous devons payer cinq fois le Nid-de-Corbeau, il y aura une baisse réelle dans le montant que nous dépensons dans cette ville et il est fort probable que certains, sinon beaucoup, magasins ferment leur porte. Cela créera du chômage et qui s'occupera de ces gens dans la situation économique difficile où nous nous trouvons déjà.

Les gens de cette ville vivent près d'un embranchement du chemin de fer. La société de chemin de fer a dit qu'elle abandonnerait les embranchements quand le changement du Nid-de-Corbeau aura eu lieu. Si cela se produit, nous devons bien sûr transporter notre grain à un autre endroit. Il faudra alors que j'achète un plus gros camion ou que j'engage quelqu'un pour transporter mon grain. Avec cette dépense supplémentaire, le coût du transport ne sera pas cinq fois plus élevé mais bien plus que cela. Avec la disparition de la voie ferrée, les directeurs des silos, leurs employés et leurs familles n'auront plus de travail, encore des chômeurs. Dans cette ville, nous avons un marchand de machinerie qui a déjà des difficultés en raison de la situation

économique. ce changement ne fera que jeter de l'huile sur le feu. S'il doit fermer ses portes, il faudra que j'aille en dehors de la ville pour les réparations, ce qui est une autre dépense supplémentaire. Comme vous pouvez le constater, si ce changement devait avoir lieu, il aura un effet de boule de neige sur tout le monde.

(Original signé par)

Dennis K. Oberg
Box 526
Forestburg (Alberta)

MÉMOIRE PRÉSENTÉ
AU
COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS
PAR
RUDY KIIST
À
EDMONTON (ALBERTA),

LE 3 AOÛT 1983

Je tiens tout d'abord à remercier le comité à l'avance de prendre le temps d'entendre ce que j'ai à dire au sujet du projet de loi C-155.

Dans l'intérêt des agriculteurs comme moi et de leur famille à travers l'Ouest canadien, je voudrais supplier le comité d'essayer de modifier cette folle mesure prise par le gouvernement fédéral pour soutirer encore plus d'argent à la communauté agricole.

Il me semble que vous avez dû vous rendre compte que les opinions exprimées au cours des derniers mois par des organismes agricoles formés hâtivement ne représentent pas véritablement les opinions des agriculteurs. Bien peu de ces organismes agricoles auraient des membres si nous n'étions pas automatiquement inscrits comme membres du seul fait que nous vendons des produits agricoles.

La situation financière de nombreux agriculteurs comme moi est, dans le meilleur des cas, précaire; nous ne savons jamais d'une année à l'autre si nous serons toujours en affaires. Vous et le gouvernement fédéral en connaissez fort bien les raisons et pourtant vous allez nous demander de garantir le revenu d'une société gigantesque qui a renié ses engagements envers le peuple canadien.

Dites-moi pourquoi un gouvernement élu par le peuple se préoccupe d'assurer un revenu garanti au Canadien Pacifique avant de se préoccuper du même problème pour ceux qui nourrissent le pays? Il me semble que même d'aussi loin qu'Ottawa, vous pouvez voir l'injustice de tout cela.

Je n'ai pas de statistiques mais permettez-moi de vous donner quelques faits. Ma famille et moi avons cultivé la terre depuis quinze ans. Une petite partie de notre terre vient d'un héritage et tout le reste a été financé. Alors qu'au début ma culture était assez diversifiée, avec les années j'ai dû me spécialiser dans les domaines qui présentaient un minimum de commercialisation et de stabilité, c'est-à-dire le grain et la production des oeufs.

Cette année sur nos terres céréalières nous avons semé la moitié en blé et l'autre moitié en canola. Les fortes pluies des derniers jours ont presque entièrement ruiné nos récoltes de canola. Il y a quelques jours, le même système moderne de commercialisation qui permet aux spéculateurs de jouer

avec mes produits a jugé bon d'abaisser les prix du grain de l'année prochaine.

Souvenez-vous que les mêmes personnages du gouvernement qui condamnent ces pratiques sont ceux qui demandent une augmentation des tarifs du transport. Quand est-ce arrivé que le ministre des Transports, ou même l'un d'entre vous, ait eu à faire face à une diminution de son revenu de près d'un tiers.

Il est effarant de constater que pendant ma courte carrière d'agriculteur le prix du carburant a quadruplé, le prix de la machinerie a plus que triplé, le prix de l'engrais a quadruplé, le prix des terres a subi une hausse vertigineuse à cause de la spéculation et, par ailleurs, le prix de mes produits est resté le même ou a diminué. Les agriculteurs en ont assez de le répéter aux politiciens alors qu'un enfant pourrait vous donner le résultat mathématique d'une telle situation.

Pouvons-nous être blâmés de mettre en doute le sérieux de la nomination de ce comité pour étudier la situation de l'agriculteur, alors que les fonctionnaires du ministère des Transports parlent en ce moment même de coûts de transport plus élevé pour Noël?

Si vous voulez vraiment connaître l'opinion unanime des agriculteurs pourquoi ne pas avoir tenu un référendum pour savoir si les agriculteurs peuvent supporter un changement du tarif du Nid-de-Corbeau?

En dépit de tout cela, je ne connais aucun agriculteur qui puisse dire que notre réseau ferroviaire n'a pas un besoin constant d'être amélioré. Ce qu'ils disent, à mon avis, c'est que le réseau de transport bénéficie à toute la population et si notre gouvernement insiste pour permettre aux chemins de fer de se dégager de leurs obligations, lesquelles les obligent à transporter le grain à un tarif fixe, le prix total de tout cela ne doit pas être assumé par la communauté agricole seule.

Je crois aussi que si d'énormes sommes des fonds publics sont encore une fois accordées aux chemins de fer, le peuple canadien devraient au moins posséder une partie de leurs avoirs.

En conclusion, je demanderais au comité, si celui-ci est vraiment intéressé à la conservation d'une base agricole forte au Canada dirigées par des familles d'agriculteurs, de faire tout en son pouvoir pour annuler un projet de loi qui éliminerait la protection qu'on les agriculteurs grâce à un tarif statutaire du transport des marchandises.

RUDY A. KIIST
BOX 1353
VEGREVILLE (ALBERTA)

Un mémoire préparé pour le Comité permanent de la Chambre des communes
au sujet du projet de loi C-155

Edmondton (Alberta), 2 et 3 août 1983
Déposé par Irving Bablitz, Bruce (Alberta)

Les agriculteurs vivent une crise financière et je suis en colère quand je constate que mon argent, par des retenues involontaires, sert à financer des organismes qui ne tiendraient pas un an s'ils devaient vivre de leur réputation ou d'un appui financier volontaire. Ces organismes ne sont pas les porte-parole des agriculteurs.

Le Syndicat national des cultivateurs est le seul groupe financé directement et volontairement qui parle au nom des agriculteurs. Nous ne recevons aucune subvention pour la recherche, etc. du gouvernement. Ce n'est que par ce groupe que les agriculteurs peuvent s'adresser collectivement au gouvernement.

En raison de l'absence d'une planification économique à long terme de la part du gouvernement fédéral au cours des 116 dernières années, une attaque dirigée contre des groupes non organisés comme les agriculteurs était à prévoir.

L'argument voulant que les tarifs du transport des marchandises soient à l'origine des pertes d'argent que subissent les agriculteurs moyens de l'Alberta n'a pas de sens. Les agriculteurs moyens engraisent leur bétail avec leur grain.

Je ne suis pas ici pour expliquer le fonctionnement d'un grand parc d'engraissement. Les porte-parole des organismes susmentionnés et notre gouvernement le feront mieux que moi.

Je suis ici pour parler à titre d'agriculteur et à partir de ma propre expérience d'éleveur de bétail dans les années 70.

Au cours de la dernière partie de 1973 jusqu'au début de 1975, j'ai perdu 180 000 \$ dans mon élevage. Cela n'avait rien à voir avec les coûts de transport des marchandises. Durant cette période, j'ai utilisé tous les produits de ma ferme pour mon bétail mais le coût de l'équipement, du carburant, des taxes, etc. était plus élevé que le revenu provenant du bétail. C'est le bas prix du bétail et non les tarifs de transport des marchandises qui m'a presque acculé à la faillite.

Que ce que nous appelons l'offre et la demande est joué contre moi ou qu'il y ait eu un surplus est une autre question.

Ce qui m'a sauvé de la faillite est le fait que la Commission canadienne du blé a effectué de bonnes ventes à l'Union soviétique et je suis passé de l'élevage à la commercialisation de mon grain.

S'il n'y avait pas eu des prix d'exportation justes et de bons contingents, j'aurais perdu la ferme que nous possédons depuis deux générations.

Le problème est que maintenant nous faisons face à la même situation dans la production du grain.

En 1970, il fallait 5 000 boisseaux de colza pour acheter une moissonneuse-batteuse. L'année dernière, j'ai acheté une moissonneuse-batteuse au prix de détail de 179 000 \$, ce qui exige 30 000 boisseaux de colza.

Les frais de carburant s'élevaient à 3 500 \$ par année en 1970. Aujourd'hui il m'en coûte 17 000 \$.

Statistique Canada situe les frais d'intérêt à 22 p. cent des coûts d'exploitation d'une ferme en 1981-1982. Je suis tout à fait d'accord. Les frais d'intérêt pour ma dette s'élevaient entre 3 500 et 4 000 \$ en 1970. Aujourd'hui les frais d'intérêt pour un an s'élèvent à près de 60 000 \$.

En 1970, le grain et le bétail suffisaient comme garantie pour un prêt d'exploitation. Aujourd'hui, la banque détient sept quarts de section et la majeure partie de la machinerie comme garantie.

Je produis environ 3 000 tonnes de grain par année avec un coût de transport de 4,89 \$ par tonne, soit un total de 14 670 \$ ou, à 24,45 \$ soit cinq fois le Nid-de-Corbeau, cela fait un total impossible de 73 350 \$.

Toute cette discussion à propos de lier le coût du transport des marchandises au prix du grain me rappelle ce que mon père me disait des conditions de vie en Russie impériale: 10 ballots pour moi et tu peux garder le onzième.

On discute à nouveau des tarifs du Nid-de-Corbeau. Notre ministre fédéral des Transports s'inquiète du fait que le CP perd de l'argent dans le transport du grain au tarif actuel.

Je ne crois pas que les chemins de fer aient jamais perdu de l'argent dans le transport du grain. Ils ont signé une entente et c'était une bonne affaire pour le CP.

Le peuple canadien a acheté et donné des wagons-trémies aux chemins de fer (des milliers).

Personne ne semble jamais se préoccuper des pertes des agriculteurs. On n'en entend jamais parler.

Les prix des produits agricoles n'augmentent pas si on les compare aux prix que nous avons à payer pour avoir ce qu'il nous faut pour notre exploitation agricole, carburant, engrais, etc.

Augmenter les tarifs du transport du grain sera un autre coup porté aux agriculteurs. Ce sera désastreux. De plus en plus d'agriculteurs devront quitter leur terre si ces tarifs sont augmentés.

Gardez le tarif du Nid-de-Corbeau tel qu'il est et versez une subvention aux chemins de fer.

BETH ZIMANSON

Mémoire présenté au Comité permanent des transports

au sujet du projet de loi C-155

par Jo-Anne et Harley Fried

Nous sommes heureux de pouvoir présenter ce mémoire au sujet du projet de loi C-155.

Nous produisons du grain et des oeufs et nous le faisons depuis neuf ans. Nous avons acheté notre terre au moment où les prix commençaient à monter et nous devons financer notre propre terre avec des terres louées dont le mode de faire-valoir n'est pas toujours stable.

À l'heure actuelle, notre facture de frais de transport s'élève à environ 5 200 \$ par année pour l'exportation de notre grain. Si le tarif du transport n'est plus statutaire et que nous devons payer 6 fois le tarif du Nid-de-Corbeau en 1990, notre facture s'élèvera alors à 31 200 \$. Nous ne pouvons pas assumer ces frais.

Lorsque nous avons commencé, nous vendions notre canola 8,23 \$ le boisseau. Le canola se vend aujourd'hui 6,50 \$ le boisseau. Le prix de l'orge était élevé à 2,50 \$ dans le passé. Aujourd'hui le prix initial de l'orge est de 1,75 \$ le boisseau. Les coûts d'exploitation ont continuellement augmenté avec l'inflation. À cause des bas prix du grain et des coûts élevés d'exploitation, nous arrivons tout juste en ce moment. Le gouvernement du Canada ne peut pas garantir que le prix du grain sera élevé dans le futur, pourtant ce gouvernement veut augmenter nos frais de transport de 6 fois. Un tarif qui pourrait nous placer dans une situation financière difficile.

Comme nous l'avons déjà mentionné, nous produisons aussi des oeufs. Le prix des oeufs est calculé selon les coûts de production qui comprennent les frais de transport. Nous aimons ce système de commercialisation et nous pensons que les frais de transport devraient faire partie des coûts de production du grain. Cette année, notre récolte a eu à souffrir des conditions climatiques. Nos pertes seront considérables. Nous jouons avec le climat constamment. Nous ne voulons pas avoir à jouer avec le prix de nos produits.

Comme agriculteurs, nous concluons des ententes financières avec des personnes et des sociétés. Nous remplissons nos obligations à cet égard. Si nous devions conclure une entente à perpétuité, comme les chemins de fer l'ont fait, nous nous assurerions qu'elle nous serait à jamais bénéfique financièrement. Le fait est que nous ne croyons pas que les chemins de fer aient fait une si mauvaise affaire qu'il faille absolument qu'ils en sortent. Les chemins de fer ont été largement indemnisés pour cette entente à vie.

Nous comprenons que le système de manutention du grain ait besoin d'être amélioré. Mais se débarrasser du Nid-de-Corbeau n'est pas la solution. Tout le monde tire avantage d'un bon réseau de transport, par conséquent nous pensons que l'argent des impôts devrait servir à améliorer le réseau ferroviaire et que le gouvernement devrait posséder une partie des avoirs des chemins de fer.

À notre avis, le gouvernement a mis les uns contre les autres les organismes agricoles et les agriculteurs. Nous sommes membres du Alberta Wheat Pool, mais nous ne sommes certainement pas d'accord avec la position qu'il a adopté au sujet du changement du Nid-de-Corbeau. Nous connaissons de nombreux membres qui ne sont pas d'accord avec leurs organisme mais qui se sentent impuissants à leur faire face.

De nombreux agriculteurs se sentent impuissants face à leur propre gouvernement et je crois que le gouvernement fédéral compte sur cette faiblesse. La puissante machine des chemins de fer a fait chanter l'intelligentsia libérale pour qu'elle mette en application des modifications au Nid-de-Corbeau il y a déjà quelque temps. La soi-disante «unanimité de l'Ouest», les audiences Gilson et même le comité permanent ne sont qu'une façade destinée à masquer l'accord intervenu depuis quelque temps déjà entre les puissants et les gouvernants.

En conclusion, si ce comité a un pouvoir quelconque, je le défie d'agir dans le meilleur intérêt des agriculteurs qui, à leur tour, agiront dans le meilleur intérêt de l'économie.

Conservez le tarif du Nid-de-Corbeau tel qu'il est.

APPENDICE «TRPT-73»

«LE NID-DE-CORBEAU ET L'ALBERTA»

Mémoire au Comité permanent des transports de la
Chambre des communes

Présenté par
Ray Martin, député provincial d'Edmonton
Norwood, au nom de l'Opposition Officielle,
Assemblée législative de l'Alberta.

«LE NID-DE-CORBEAU ET L'ALBERTA»

Mémoire au Comité permanent des transports de la
Chambre des communes

(Examen de la «Loi visant à faciliter le transport, l'expédition et la manutention du grain de l'Ouest et modifiant certaines lois en conséquence», projet de loi C-155).

Présenté par

Ray Martin, député provincial d'Edmonton
Norwood, au nom de l'Opposition officielle,
Assemblée législative de l'Alberta.

Edmonton, Alberta

les 2 et 3 août 1983

INTRODUCTION

Comme l'a souvent dit le premier ministre Lougheed, aucune industrie n'est plus importante pour l'économie de l'Alberta que l'agriculture. Un emploi sur trois en Alberta est relié à l'agriculture. Les fermiers de l'Alberta ont gagné plus de 4 milliards de dollars l'an dernier grâce à la vente de produits agricoles. Selon Statistique Canada, la vente de grains a compté pour environ 1,7 milliard de dollars de ce montant. Cinquante millions d'acres de terres sont consacrés à la production agricole en Alberta, et on a estimé que la valeur totale des fermes représentait en 1981 un capital de 37 milliards de dollars. L'économie albertaine ne peut être saine sans un secteur agricole sain.

Il n'est donc pas surprenant que des propositions visant à abolir le taux statutaire et historique du Nid-de-Corbeau intéressent au plus haut point les Albertains. L'opposition officielle de l'Alberta apprécie cette occasion de débattre, avec le Comité permanent de la Chambre des communes sur les transports, un projet de loi relatif au transport, dont l'effet sur l'agriculture de cette province sera destructeur.

LE PROJET DE LOI C-155

Vous avez entendu parler, au cours des débats à la Chambre des communes, et ailleurs, de l'histoire des chemins de fer dans ce pays, et de l'établissement historique parallèle du taux statutaire du Nid-de-Corbeau. Pour les Canadiens de l'ouest, cette histoire est d'une importance vitale, puisque notre développement économique présent et futur en dépend.

Quand les canadiens de l'ouest constatent que le Canadien Pacifique Limitée est, d'après le Financial Post, en tête de liste des 500 entreprises industrielles pour 1982, avec des ventes de 12,3 milliards de dollars, ils repensent aux concessions, dans les années 1880, de 43 962 546 acres de terre, y compris les droits miniers, les droits de coupe et les droits de surface qui s'y rattachaient (Gallagher, «To Kill the Crow», p. 83), et ils se demandent pourquoi il faut abolir le Nid-de-Corbeau. Quand les contribuables de l'ouest constatent que les chemins de fer du Canadien Pacifique ont affiché un revenu net de 117,9 millions de dollars en 1982, ils veulent qu'on leur explique comment les chemins de fer perdent de l'argent à transporter leurs grains. Ils se demandent comment il se peut qu'une compagnie ayant réalisé des profits de plus de 2 milliards de dollars en cinq ans ne soit pas capable de trouver les fonds requis pour accroître la capacité des chemins de fer. Pour les Canadiens de l'ouest, le tarif du Nid-de-Corbeau fait partie d'un pacte solennel avec les compagnies de chemins de fer et le gouvernement canadien, un pacte qui garantit un taux privilégié pour le transport du grain en échange de l'octroi plus que généreux de terres, de droits de coupe et de droits miniers. Le projet de loi C-155 est une dénonciation de ce pacte.

1. Nos objections détaillées au projet C-155 sont nombreuses, mais notre protestation la plus fondamentale est qu'il abolit le taux statutaire du Nid-de-Corbeau, taux que les Canadiens de l'ouest croyaient garanti à perpétuité. Le projet, s'il est approuvé, obligera les producteurs de grain à payer pour l'amélioration d'un système ferroviaire qui ne transportera pas seulement du grain, mais aussi du charbon, du soufre, du bois, de la potasse et d'autres sortes de marchandises. C'est tout simplement inéquitable et injuste. Nous exigeons, comme point de départ à tout le reste, que soit maintenu le taux statutaire du Nid-de-Corbeau.

2. Le projet de loi permet à la Commission canadienne des transports d'ajuster les taux du grain à l'inflation et permet au Gouverneur général en conseil de passer outre aux ordonnances de la CCT. La CCT doit ajouter des «frais fixes» aux taux. Nous présumons que cette dernière disposition garantit des augmentations statutaires au profit des compagnies de chemins de fer. Toute la structure d'établissement des taux assure la flexibilité de ceux-ci et la possibilité de les modifier au gré des événements politiques et des pressions exercées par l'industrie des chemins de fer.

On demandera aux fermiers de payer au moins 400% de plus d'ici la fin de la décennie. Les fermiers paieront pour l'inflation du coût du transport par chemin de fer, que les transports de grain soient supérieurs ou inférieurs à 31.1 millions de tonnes. S'il y a déflation, la part versée par le fermier augmentera et celle du gouvernement diminuera. Il est évident que ce système est injuste.

Si les producteurs de grain paient un taux qui représente vers la fin de la décennie cinq fois celui du Nid-de-Corbeau, et dans la seule hypothèse où la même quantité de grain statutaire est transportée en 1990 qu'en 1980-81, alors la somme faramineuse de 188 864 800 dollars sera soustraite aux fermiers de l'Alberta chaque année (Gallagher, To Kill the Crow, page 170). L'effet d'une telle proposition sur le secteur des grains d'exportation et sur les petites communautés céréalières sera catastrophique.

Le chiffre ci-dessus ne tient évidemment pas compte de l'effet de multiplication sur les conséquences d'une perte de revenu aussi directe et aussi massive. Cet effet est difficile à mesurer, mais un calcul approximatif (qui figure à l'appendice A) indique que, à cinq fois le tarif du Nid-de-Corbeau, il y aurait un déclin de 23% du revenu agricole en Alberta, même si la production de bétail augmentait de 10%. Le Canada West Foundation estime que, pour une demande de un dollar de produits agricoles primaires de l'Alberta, il y a une dépense de 1,93 dollars sur la production industrielle totale dans l'ouest canadien, et de 2,39 dollars à travers tout le Canada (Canada West Foundation, Western Canadian Agriculture to 1990, p. 283). Si ceci est exact, alors des taux multipliés par cinq en Alberta seulement auront sur l'ouest canadien un effet négatif se chiffrant à quelque 334 millions de dollars annuellement, et sur le Canada dans son ensemble un effet négatif d'environ 414 millions de dollars annuellement.

Puisque le projet C-155 est susceptible de conséquences aussi désastreuses, faut-il vraiment que la Chambre des communes l'expédie en quelques mois comme l'a proposé le gouvernement?

3. L'article 45 du projet de loi permet une convention entre l'expéditeur et la compagnie de chemin de fer prévoyant un taux réduit sur avis de sept mois, sous réserve de l'approbation de la CCT. Nous sommes très inquiets de l'enchâssement, dans un statut, d'un système qui autorise des taux variables.

À notre avis, les producteurs agricoles ne devraient pas faire l'objet de discrimination s'ils choisissent d'établir leurs exploitations dans des régions éloignées des grands bassins de population. Un des principes fondamentaux de la politique des transports depuis 1867 est l'encouragement et la compensation en vue de surmonter les inconvénients géographiques. Si on permet des taux variables basés sur les coûts économiques du transport à partir d'un endroit éloigné, alors les fermiers de certaines régions comme le secteur de la Rivière de la Paix en Colombie-Britannique et en Alberta en seront les victimes directes.

En outre, si on autorise les taux variables au niveau local, alors des centaines de petites communautés en souffriront. Les fermiers seront incités à utiliser des moyens de transport inefficients, comme le transport routier, pour déplacer leur grain vers les grands points d'expédition, et ce seront les petites villes et villages ayant quelques élévateurs qui seront lésés.

4. Même en considérant l'abolition du taux du Nid-de-Corbeau, les fermiers ont toujours exigé que toute augmentation du fret payable par un producteur s'accompagne de strictes garanties d'exécution pour l'amélioration de l'équipement ferroviaire. Malheureusement, les pires craintes de ces producteurs ont été confirmées.

En vertu du projet C-155, les compagnies de chemin de fer sont représentées dans un organisme appelé le Comité supérieur du transport du grain, lequel recommandera des objectifs de résultat et de service pour les compagnies de chemin de fer. Le Gouverneur en conseil pourra retenir jusqu'à concurrence de 6,7% du coût de transport du grain (ou, en d'autres termes, 40% de la contribution progressive spéciale aux «coûts fixes», que nous considérons comme un profit additionnel), si les objectifs ne sont pas réalisés.

Le Ministre des Transports «peut» retenir des versements équivalant au montant qui, selon lui, aurait dû être affecté à l'entretien des embranchements ou au matériel ferroviaire, même si la Loi sur les chemins de fer existante oblige les compagnies de chemin de fer à fournir des installations adaptées aux services de transport qu'elles offrent.

Le projet de loi n'exige pas 16,5 milliards de dollars d'investissement ou 375 000 emplois comme promis, et les ordonnances de la CCT peuvent toujours être annulées par le Gouverneur en conseil.

Les producteurs de grain ne peuvent avoir confiance dans les «garanties» d'exécution prévues au projet C-155. Même si le grain n'a jamais occupé plus de 19% de la capacité ferroviaire de l'ouest canadien vers la côte ouest, les producteurs de grain seront forcés de payer substantiellement plus, et ils ne recevront pas pour autant la garantie d'une amélioration du système de transport.

5. Nous sommes inquiets que le Canadien Pacifique ait offert 100 millions de dollars pour acheter la compagnie de chemin de fer en faillite Rock Island Line aux États-Unis. Nous croyons savoir que le Canadien Pacifique est aussi intéressé à acheter le Illinois Central Gulf Railroad jusqu'à la Nouvelle-Orléans, et qu'il contrôle déjà le réseau ferroviaire jusqu'à Minneapolis, où le grain peut être expédié sur des péniches jusqu'à la Nouvelle-Orléans, à meilleur marché que par la voie maritime du Saint-Laurent.

En tant que canadiens, nous nous inquiétons que des taux plus élevés et des garanties d'exécution insuffisantes constituent une menace pour les ports canadiens existants. En tant qu'albertains qui risquons 106 millions de dollars en deniers publics du Fonds du Patrimoine, pour le développement du port de Prince-Rupert, nous espérons que des taux plus élevés et des garanties d'exécution insuffisantes ne nuiront pas aux nouveaux ports.

6. Nous croyons que l'amendement «filet de sécurité» qui garantit que le taux de fret moyen ne dépassera pas 10% du prix moyen pondéré des six grains principaux est une décision positive, mais ce qui nous ennuie, c'est que le «filet» ne jouera son rôle qu'après l'augmentation de 350% des taux de fret, au prix courant des grains.

Auditions publiques du District de la

Riviere de la Paix

Bien que l'opposition officielle de l'Alberta soit heureuse de pouvoir être entendue à votre comité, nous sommes très ennuyés que deux jours seulement aient été consacrés à l'audition de l'opinion des albertains sur l'un des projets de loi les plus importants qui aient jamais été déposés à la Chambre des communes. Nous sommes aussi déçus que vous ne procédiez à des auditions qu'à Edmonton, à des centaines de kilomètres des nombreux producteurs qui seront personnellement affectés.

Ceci dit, nous croyons aussi que le gouvernement de l'Alberta a été très négligent à cet égard. Nous notons que la législature du Manitoba a donné

instructions à un comité multipartite de faire le tour de cette province durant ce printemps pour entendre les opinions du public sur le projet de loi, et des auditions parrainées par le gouvernement de la Saskatchewan furent tenues dans cette province à propos du Nid-de-Corbeau au cours de l'hiver 1981-82. Malheureusement, les citoyens de l'Alberta n'ont pas eu cette chance.

En vue de corriger au moins partiellement la situation, l'opposition officielle de l'Alberta a procédé à des auditions publiques dans le district de la Rivière de la Paix les 18 et 19 juillet. Deux auditions ont eu lieu à Rycroft en Alberta, et une autre à Berwyn, en Alberta également. Les réunions furent introduites par Grant Notley, député provincial, chef de l'opposition officielle, et les membres du comité étaient Vic Althouse, Stan Hovdedo et Les Benjamin, tous trois députés fédéraux.

Si nous avons choisi le district de la Rivière de la Paix pour les auditions, c'est parce que c'est une région surtout céréalière, qui est loin des grands points d'expédition du sud, et le choix de cette région donnait l'occasion aux producteurs de grain de la Colombie-Britannique de faire connaître leurs opinions.

Les auditions ont été enregistrées, et les copies des procès-verbaux vous seront remises pour examen. Pour cette raison, on se bornera ici à résumer les auditions.

Plus de 150 personnes ont assisté aux auditions. On a entendu vingt présentations orales, et on a reçu plusieurs mémoires écrits.

Des fermiers, des petits entrepreneurs et des contracteurs du bâtiment ont exprimé leur point de vue. La plus grande partie de l'assistance était en faveur de la rétention du taux statutaire du Nid-de-Corbeau. Trois participants seulement étaient en faveur de l'augmentation des taux de fret, et une personne seulement a mis de l'avant les propositions «Double-80» du gouvernement de l'Alberta.

Même les producteurs de bétail, y compris Leonard Sales, ancien président de l'Association des éleveurs du pays de la Rivière de la Paix, étaient contre toute forme de paiement, aux producteurs, de la «subvention du Nid-de-Corbeau».

Il est intéressant de remarquer que la Commission du bétail de l'Alberta a convoqué une réunion publique à Spirit River deux jours avant nos auditions. Quelques 150 personnes y ont assisté, et une résolution en faveur de la rétention du taux du Nid-de-Corbeau fut approuvée par la grande majorité.

Ceux qui nous ont parlé à la Rivière de la Paix se souciaient de leur propre survivance, de la survivance de la famille agricole dans les prairies, de la survivance de leurs communautés, de la discorde dans la communauté agricole, des obligations des compagnies de chemin de fer en

échange des concessions territoriales; ils étaient inquiets des répercussions négatives de l'abandon du Nid-de-Corbeau sur l'économie de l'ouest en général. On sentait proche le jour où, à cause de l'abandon du Nid-de-Corbeau, de nombreux fermiers se retrouveraient au bord de la faillite, ce qui les encouragerait à exploiter leurs fermes sous forme de sociétés commerciales.

Il faut noter en particulier que les fermiers du district de la Rivière de la Paix sont inquiets des difficultés spéciales auxquelles ils font face en raison de leur situation géographique. Ils s'inquiètent de leurs embranchements, et sont contre l'idée des taux variables.

Art Macklin, de Debolt, a bien résumé le dilemme de nombreux fermiers des prairies. A l'heure actuelle, il fait face aux frais d'exploitation de sa ferme, mais il ne fait pas de bénéfices. Il calcule qu'une multiplication par cinq du fret l'obligerait à dire adieu à toute solution de rechange, ou presque. Vu que ni le grain d'exportation, ni le grain de provende, ni la production de bétail ne seraient, à cinq fois le tarif du Nid-de-Corbeau, des choix économiquement viables, il pense qu'il ne lui resterait qu'une solution. Si M. Macklin obtenait un emploi en dehors de la ferme, il pourrait sans doute survivre en plantant de la fétuque et en laissant des bisons se promener librement dans ses champs. Pour M. Macklin, le projet de loi C-155 ferait retourner les prairies aux années 1880.

La proposition «Double-80»

Nous voulons redire que nous appuyons le maintien du taux du Nid-de-Corbeau, mais si le gouvernement est déterminé à aller de l'avant, alors nous nous opposons au versement de la subvention du Nid-de-Corbeau aux producteurs individuels, et préconisons le paiement complet aux compagnies de chemin de fer.

La proposition «Double-80» a aussi été qualifiée d'option du libre choix. Nous craignons que cette option ne donne la liberté aux compagnies de chemin de fer de fermer des élévateurs, et ne donne aux fermiers la «liberté» de payer davantage aux compagnies de chemin de fer.

Nous avons six craintes concernant l'idée du «Double-80».

(1) Le paiement complet aux compagnies de chemin de fer, avec des garanties d'exécution suffisantes, demeure une idée valide. Nous sommes en faveur de la «carotte» qui peut être enlevée aux compagnies de chemin de fer s'il n'y a pas exécution. Il est insensé de croire que des milliers de producteurs individuels seront en mesure d'influencer les compagnies de chemin de fer.

(2) La proposition est un cauchemar bureaucratique, et il est surprenant qu'elle soit préconisée par ceux-là mêmes qui souvent attaquent la croissance excessive du gouvernement. Combien de fois permettrait-on aux producteurs de changer d'avis, à savoir s'ils verseront l'argent aux compagnies de chemin de fer, s'ils exerceront leur option d'obtenir un crédit de fret, ou s'ils garderont l'argent? Quelle serait la fréquence de changement des évaluations de productivité? Qui administrerait les paiements? D'où viendrait l'argent servant à défrayer les coûts d'administration? Nous espérons qu'il ne viendrait pas du fonds de la subvention du Nid-de-Corbeau.

Le juge Emmett Hall a cru bon de dire ceci:

«La seule perspective d'envoyer des chèques à 160 000 fermiers est absolument irréaliste».

(Hall, Le grain et les chemins de fer dans l'ouest canadien, page 378).

(3) Les taux variables seraient renforcés. Les fermiers éloignés des marchés (dans les régions comme la Rivière de la Paix) seraient obligés d'utiliser leur droit pour compenser les coûts du transport du grain par camion sur de longs trajets. Il en résulterait un avantage concurrentiel injustifié pour ceux qui vivent près des grandes voies.

(4) Le pouvoir naturel de monopole que détiennent présentement les compagnies de chemin de fer serait fortifié.

(5) Le paiement aux producteurs encourage la division de la communauté agricole. On nous a dit durant les auditions de la Rivière de la Paix que les fermiers se soucient les uns des autres, et ne veulent pas survivre aux dépens de leurs voisins.

(6) Nous n'acceptons pas qu'une baisse des prix des grains de provende aux dépens du producteur de grain soit la seule façon de préserver les industries du bétail, et nous sommes très déçus de la position du gouvernement de l'Alberta sur ce point. Nous pouvons nous passer d'échanger la faillite dans le secteur des grains d'exportation pour la subsistance dans le secteur du bétail.

Il y a des solutions de rechange. Les deux choix possibles pour l'amélioration du secteur du bétail seraient un régime national d'aide au fret des aliments pour le bétail, et l'idée de la Commission Hall d'élargir le taux du Nid-de-Corbeau à tous les produits dérivés du grain.

Malgré ce que vous pouvez entendre dire d'autres personnes à ces réunions, la proposition «Double-80» n'est pas la seule solution pour le secteur du bétail et celui de la transformation des produits agricoles.

Recommandations

Nous appuyons fortement la solution de rechange au projet de loi C-155 présentée par le caucus du NPD à la Chambre des communes.

(1) Le taux statutaire de fret de la Passe du Nid-de-Corbeau pour les producteurs de grain doit être retenu.

(2) Les Dominion Coal Blocks devraient être rendus à leurs propriétaires constitutionnels légitimes, le gouvernement et les gens de la Colombie-Britannique.

(3) Nous sommes en faveur de dépenser, pour l'amélioration du système ferroviaire, la somme de deniers publics qu'a suggérée le gouvernement fédéral. Nous sommes en faveur de la création de 485 000 emplois durant la prochaine décennie pour l'amélioration du système ferroviaire, en obligeant les compagnies de chemin de fer à maintenir annuellement leur niveau d'investissements de 1981, auquel seraient ajoutés des fonds publics.

(4) Nous mettrions fin à la subvention des profits des compagnies de chemin de fer par les contribuables canadiens. Nous sommes en faveur d'un investissement direct public dans le capital-actions du Canadien Pacifique Limitée. Nous nous opposons à toute autre largesse publique, mais serions en faveur d'attribuer le capital-actions aux canadiens en échange de l'octroi de fonds publics. Nous sommes d'accord pour que les provinces participent à titre d'actionnaires dans les projets spécifiques qui les intéressent.

L'opposition officielle de l'Alberta aimerait remercier le Comité des transports de la Chambre des communes pour l'occasion qu'il lui a donnée de commenter le projet de loi C-155, une législation extrêmement importante pour les albertains, les gens de l'ouest et tous les canadiens.

APPENDICE "A"

(1) Grain taux du Nid-de- Corbeau	(2) Grain donné aux animaux annuelle- ment	(3) Grain total produit annuellement	(4) Changement net du revenu tiré du grain	(5) Bénéfice du coût réduit des aliments annuellement	(6) Marge annuelle générée par une augmen- tation de 10% dans la production de bétail	(7) Changement net du revenu tiré du bétail agricole	(8) Changement net du revenu agricole	(9) Revenu agricole annuel	(10) Revenu agricole annuel sans le Nid-de- Corbeau	(11) Ralentis- sement des revenus de la femme
Mantoba	4,300,000	1,512,000	5,800,000	-116,000,000	+ 30,200,000	+ 3,020,000	- 83,000,000	53,000,000	-30,000,000	156
Saskatchewan	15,100,000	2,527,000	17,600,000	-362,000,000	+ 50,500,000	+ 5,050,000	-297,000,000	664,000,000	367,000,000	45
Alberta	9,100,000	4,308,000	13,400,000	-263,000,000	+ 86,200,000	+ 8,620,000	-173,000,000	761,000,000	582,000,000	23
Prairies	28,500,000	8,330,000	36,800,000	-736,000,000	+166,900,000	+16,690,000	-553,000,000	1,478,000,000	925,000,000	224

NOTES

1. Statistique Canada, Le commerce des grains au Canada, 1979-80, 22-201

2. On pose l'hypothèse que les besoins annuels d'aliments pour le bétail sont de 0,81 tonne par animal et, pour les porcs, de 0,67 tonne par animal; les populations d'animaux proviennent du rapport de l'Office des aliments pour le bétail, 1980/81.

3. (1) plus (2).

4. Un taux de fret de 5,1 fois le Nid-de-Corbeau (Snaveley, 1980) réduit les prix du grain de 20 dollars la tonne (de 25 à 5 dollars).

5. Prix du grain réduits de 20 dollars la tonne.

6. Profit net généré par une augmentation de 10% de la production de bétail, avec des prix pour le grain réduits de 20 dollars la tonne.

7. (5) plus (6).

8. (4) plus (7).

9. Statistique Canada, Le Revenu agricole net, rapport préliminaire 1980, 21-202p.

10. (8) plus (9).

11. (8)/(9).

HYPOTHÈSES

- la production de bétail s'accroît de 10%

- puisque'il n'y a pas de marge dans la production du bétail aujourd'hui, la marge après l'augmentation des taux de fret serait le coût réduit des aliments de 20 dollars la tonne de grain consommé.

SOURCES

Gallagher, John, To Kill the Crow, (Challenge Publishers, Moose Jaw, 1983).

Horner, W.H. (Président) Western Canadian Agriculture to 1990, (Canada West Foundation, Calgary, 1980).

Stinson, W. W. (Président), Rapport annuel 1982, (Canadien Pacifique Limitée, Montréal, 1983).

Hall, Hon. Emmett (Commissaire en chef), Le grain et les chemins de fer dans l'ouest canadien, volume 1 (Gouvernement du Canada, Ottawa, 1977).

APPENDICE "TRPT-74"

MÉMOIRE
AU
COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS

CONCERNANT

LE PROJET DE LOI C-155

Loi visant à faciliter le transport,
l'expédition et la manutention du grain de l'Ouest
et modifiant certaines lois en conséquences.

Préparé et présenté
par

L'ASSOCIATION DES CONSOMMATEURS DU CANADA (Alberta)
N° 210, 17205 106A Avenue
Edmonton (Alberta) T5S 1M7

le 22 juillet 1983

L'Association des consommateurs du Canada (ACC) est une association bénévole sans but lucratif regroupant environ 160 000 membres dans l'ensemble du Canada. Ce mémoire est présenté au nom de la section albertaine de l'Association qui compte plus de 20 000 membres en Alberta.

Les objectifs de l'Association sont les suivants:

- A. regrouper les consommateurs pour les rendre plus forts et améliorer le niveau de vie des Canadiens;
- B. étudier les problèmes auxquels font face les consommateurs et recommander des façons de les résoudre;
- C. porter les points de vue des consommateurs à l'attention du gouvernement, du secteur du commerce et de l'industrie et créer des voies de communication entre ces derniers et les consommateurs;
- D. obtenir et fournir aux consommateurs des renseignements et des conseils sur les biens de consommation et les services et effectuer des recherches et des essais pour mieux réaliser les objectifs de l'Association.

Pour réaliser ces objectifs, l'Association, entre autres activités, représente les intérêts des consommateurs auprès des organismes gouvernementaux et notamment devant les tribunaux, les assemblées législatives et les tribunaux administratifs. L'Association présente également des mémoires sur des sujets qui ont des incidences importantes sur le coût de la vie de tous les Canadiens et c'est pourquoi elle désire présenter les informations suivantes au nom des consommateurs de l'Alberta.

L'Honorable Jean-Luc Pépin, ministre des Transports, a déposé le projet de loi C-155 à la Chambre des communes pour essayer de mettre un terme à la controverse que soulève le tarif du Nid-de-Corbeau. Le sujet a, à de nombreuses reprises, été étudié et examiné par des commissions royales, des commissions d'enquête spéciales et diverses organisations agricoles. Bien que ces études aient donné lieu à une abondance de documents et aient soulevé des réactions émotives, rien de concret n'en est vraiment sorti. Nous louons donc

le Ministre d'avoir eu le courage de déposer le projet de loi C-155 et, bien que nous appuyons l'esprit de ce projet de loi, nous aimerions le voir modifier, comme nous l'expliquerons ci-après.

L'origine du tarif du Nid-de-Corbeau est bien connue et nous n'avons pas l'intention de la repasser en revue. Contentons-nous de dire que le tarif a été introduit en 1897 pour satisfaire les besoins des premiers colons de l'Ouest. Depuis, il y a eu des changements profonds dans les types et la diversité des industries qui se sont établies dans l'Ouest. L'ACC (Alberta) pense que tout changement entraîne d'autres changements et qu'il est grand temps de remplacer le tarif du Nid-de-Corbeau par un tarif plus réaliste. Les pertes qu'ont subies les compagnies de chemin de fer au cours des dernières années dans le transport du grain ont eu une influence directe sur leurs programmes d'expansion et d'amélioration ainsi que sur leur capacité de transporter des volumes toujours croissants de marchandises. Cette capacité est tout aussi importante pour le producteur de grain que pour tout autre segment de l'agriculture et tout autre type d'industrie, non seulement dans cette province mais aussi dans l'ensemble du Canada. Elle a des effets directs sur les marchés de l'exportation et sur les marchés intérieurs.

Nous savons fort bien qu'un changement du tarif du Nid-de-Corbeau fera augmenter dans l'immédiat les coûts des producteurs de grain mais, à mesure que les compagnies de chemin de fer augmenteront leur capacité de transport, on verra diminuer le temps d'entreposage à la ferme ainsi que la période pendant laquelle le producteur doit attendre avant de se faire payer pour son grain. Nous serons également mieux en mesure de satisfaire nos marchés de l'exportation et d'en poursuivre l'expansion. Dans An Economic Analysis of the Crow's Nest Pass Freight Rates Re-visited, document de travail préparé pour Agriculture Canada en 1982, David Harvey a présenté des projections de coûts basées sur les données existantes et sur les projections des exportations. Ces projections sont reproduites dans le tableau suivant:

An- née	Volume en millions de tonnes ^a	Coût varia- ble ^b -10%	Recettes du Nid-de Corbeau ^c	Défi- cit	Aug- menta- tion du défi- cit	Sub- ventions aux embran- chements	Pertes nettes des chemins de fer	Portion des coûts ferro- viaires payée par les pro- ducteurs
En millions de dollars								
1981/82	29	641	146	495	0	189	306	23
1982/83	31	743	156	587	92	192	395	21
1983/84	33	859	166	693	198	197	496	19
1984/85	35	989	176	813	318	201	612	18
1985/86	36	1,103	183	920	425	206	714	17

^aBasé sur les objectifs d'exportation de la Commission canadienne du blé.

^bBasé sur les coûts de 1977 de Snaveley avec une augmentation de 8,5 % par an + 10 % pour les coûts constants et les frais généraux.

^cÀ 5,03 % la tonne.

Les colonnes "Déficit" et "Augmentation du déficit" montrent bien que le déséquilibre financier du transport du grain ne fait qu'empirer pour le trésor fédéral.

Dans l'état actuel des choses, les chemins de fer sont également perdants. Dans le tableau ci-dessus, les colonnes "Pertes nettes des chemins de fer" et "Portion des coûts ferroviaires payée par les producteurs" indiquent les implications financières du régime actuel et l'envergure des subventions. Harvey conclut en disant: "Les actionnaires des chemins de fer ou, peut-être, les expéditeurs d'autres produits (notamment la potasse et le charbon) subventionnent actuellement les exportations de grain dans une proportion de 30 pour cent des coûts totaux des chemins de fer et cette proportion pourrait monter jusqu'à 56 % au cours des cinq prochaines années." (traduction)

L'augmentation des frais de transport qu'on propose d'imposer aux producteurs de grain ne suffira pas à couvrir le coût total du transport du grain et le gouvernement propose donc de verser aux chemins de fer une

subvention de 651,6 millions de dollars par an pour aider à combler la différence entre les coûts réels et ce que paient les producteurs et c'est sur ce point que l'Association s'oppose au projet de loi C-155. Nous estimons qu'il serait plus efficace et plus économique de verser la subvention directement aux producteurs et de les laisser payer eux-mêmes le coût de transport de leurs marchandises. Ce serait chose facile que de déduire les coûts de transport des chèques remis aux producteurs pour leur grain. Bien que l'Association se soit toujours opposée au versement de subventions, elle doit, tout comme d'autres, se montrer réaliste à ce sujet. Si un transfert de fonds doit se faire, nous sommes contents qu'on ait prévu un plafond de 651,6 millions de dollars. Sans ce plafond, les transferts de fonds pourraient atteindre des proportions démesurées d'ici la fin de la décennie. Ils pourraient en fait porter sur des milliards plutôt que sur des millions de dollars.

Dans l'état actuel des choses, le tarif du Nid-de-Corbeau et le Programme d'aide au transport du grain de provende, qui relèvent tous deux du gouvernement fédéral, encouragent l'expédition du grain aux dépens du transport de bétail ou de viande vers la Colombie-Britannique et l'Est. Dans le document de travail An Economic Analysis of the Crow's Nest Pass Freight Rates Re-Visited, R. Sokal suggère que ces politiques ont éliminé l'avantage naturel relatif dont jouissaient les producteurs de bétail des Prairies. Il est bien évident que les consommateurs de l'Alberta ont à payer davantage si les matières premières sont expédiées dans une autre province pour y être traitées avant de revenir en Alberta sous forme de produits finis. Cette situation ne changera pas immédiatement si de nouveaux tarifs de marchandises sont adoptés mais, à la longue, une certaine proportion du traitement pourrait se faire dans la province, ce qui créerait de l'emploi et offrirait aux consommateurs des produits moins coûteux.

En résumé, nous aimerions énoncer simplement les raisons pour lesquelles nous pensons que les tarifs de transport du grain devraient être changés et, pour cela, nous citerons un passage du discours prononcé le 16 juin 1983 à Calgary par M. David K. Elton, président de la Canada West Foundation, devant l'Economic Society of Alberta:

"Tout changement du tarif du Nid-de-Corbeau qui garantirait aux chemins de fer des recettes suffisantes encouragerait l'expansion et le maintien des réseaux qui sont essentiels à la croissance économique de l'Ouest du Canada.

La deuxième raison pour laquelle il faut changer le tarif du Nid-de-Corbeau est que la structure tarifaire actuelle déforme les modèles de production agricole et de développement dans l'Ouest du Canada en empêchant la diversification de l'agriculture et l'implantation d'une industrie du traitement secondaire.

La troisième raison pour laquelle il faut changer le tarif du Nid-de-Corbeau est que les subventions coûtent de plus en plus cher au trésor public. Pour la campagne agricole de 1981-1982, les subventions se sont élevées à 650 millions de dollars environ. Si aucun changement n'est fait, le coût réel de ces subventions se chiffrera en milliards de dollars d'ici la fin de la décennie." (traduction)

L'ACC (Alberta) appuierait l'imposition d'un plafond de 651,6 millions de dollars aux subventions actuelles.

L'ACC (Alberta) estime que ces trois points énoncent clairement les avantages que pourraient retirer les producteurs et, en fin de compte, les consommateurs. Nous restons cependant préoccupés par certaines déclarations qui donnent à penser que les fermiers de l'Ouest sont tous producteurs de grain, ce qui n'est pas vrai. En ce qui concerne les transports, il faut accorder autant d'attention à tous les producteurs et à toutes les industries de l'Ouest.

Nous tenons à remercier le Comité de nous avoir autorisés à comparaître à cette audience et nous sommes prêts à répondre à toute question qu'on voudra bien nous poser.

RÉSUMÉ DU MÉMOIRE AU

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS

SUR LE

BILL C-155

Loi visant à faciliter le transport, l'expédition
et la manutention du grain de l'Ouest et modifiant
certaines lois en conséquence

préparé et présenté par

L'ASSOCIATION DES CONSOMMATEURS DU CANADA (Alberta)

No 210, 17205, 106e Avenue A
Edmonton (Alberta) T5S 1M7

22 juillet 1983

RESUME

À l'origine, le Tarif de la Passe du Nid-de-Corbeau a été conçu pour aider les colons de l'Ouest canadien à commercialiser leurs céréales et à bien servir les producteurs au cours des années. Cependant, les temps ont changé, les frais de transport ont considérablement augmenté et, en toute équité envers les autres producteurs, les industries et les consommateurs de l'Ouest, les producteurs de céréales doivent se préparer à contribuer plus largement aux coûts du transport.

La plus grande partie des céréales sont produites pour l'exportation et les engagements pris à l'exportation ne peuvent être respectés que si les chemins de fer ont les moyens de transporter ces céréales jusqu'aux quais de chargement. Ils ne peuvent faire face à ces obligations que si des fonds sont mis à leur disposition pour améliorer et élargir le système ferroviaire.

Pour débloquer les fonds nécessaires à l'amélioration et à l'extension des chemins de fer, le Bill C-155 propose une subvention dont le plafond sera fixé à 651,6 millions de dollars par année. À notre avis, s'il faut payer une subvention, celle-ci devrait être versée au producteur, méthode qui nous semble être la plus efficace et la plus économique de traiter ce problème. Le producteur de grains devra alors payer les frais de transport au tarif en cours comme le font actuellement les autres producteurs.

Notre association s'oppose au versement de subventions et espère qu'elles seront supprimées le plus rapidement possible.

Le Tarif actuel n'incite pas le producteur à produire des biens qui ne sont pas visés par le Tarif du Nid-de-Corbeau. Il n'incite pas davantage à doter cette province d'une industrie de transformation, ce qui augmente inutilement le prix des biens de consommation. À moins que de nouveaux arrangements ne soient élaborés, tout le monde y perd tandis que tout le monde gagnerait à long terme à un changement du prix du transport des céréales.

Il n'y a pas d'autre solution que de remplacer le Tarif du Nid-de-Corbeau par un tarif qui tienne davantage compte des coûts réels ainsi que des subventions aux producteurs afin de leur permettre de s'ajuster aux changements.

APPENDICE "TRPT-75"

ALBERTA FEDERATION OF LABOUR

MEMOIRE PRESENTE AU

COMITE PERMANENT DES TRANSPORTS DE LA

CHAMBRE DES COMMUNES

AUDIENCES SUR LE TARIF DE TRANSPORT DES CEREALES DU PAS DU NID-DE-CORBEAU

Août 1983

La Alberta Federation of Labour est heureuse de saisir cette occasion de faire connaître son point de vue sur l'importante question du tarif du Pas du Nid-de-Corbeau. De toute évidence, la production céréalière et le réseau de transport doivent préoccuper au plus haut point tous les Albertains qui se donnent la peine d'y réfléchir, qu'ils travaillent dans l'agriculture ou qu'ils soient de simples consommateurs. L'adoption du tarif statutaire en 1897 a été une mesure de toute première importance pour la colonisation et le développement des Prairies. A cette époque, il en coûtait cher aux Canadiens pour livrer les céréales de l'Ouest sur les marchés. A notre avis, on ne peut revenir sur l'histoire et tout reprendre à zéro simplement pour garantir des profits aux chemins de fer.

L'entreprise privée qu'est le Canadien Pacifique doit son existence même au gouvernement et à l'ensemble des Canadiens depuis février 1881, date d'adoption de la mesure législative, jusqu'à aujourd'hui, 103 années plus tard. Les contribuables ont accordé des terres gratuites, des droits d'utilisation des terres et des droits miniers, des exemptions d'impôt ainsi que des milliards de dollars en subventions. Il ne semble y avoir aucune limite aux cadeaux consentis au CP. L'accord de 1897 sur le tarif du Pas du Nid-de-Corbeau a donné la stimulation nécessaire au développement de l'Ouest à cette époque, et nous estimons que les mêmes mesures s'imposent aujourd'hui. C'est l'existence même de l'agriculture des Prairies qui est menacée si on adopte la mesure législative mal conçue qu'est le projet de loi C-155.

Il faut continuer d'assurer le transport à un coût raisonnable si l'on veut que nos agriculteurs demeurent concurrentiels sur les marchés canadiens et étrangers. La Alberta Federation of Labour appuie la position adoptée par le juge Emmett Hall en 1981 au sujet du tarif du Nid-de-Corbeau:

"S'il est accepté ou approuvé qu'on puisse toucher au tarif statutaire ou si on le considère comme un élément négociable, tout sera perdu. Une fois que la question fera l'objet de négociations, ce ne sera qu'une question de temps avant que ce tarif ne disparaisse peu à peu. Il n'y a aucune autre solution possible que de maintenir, envers et contre tous, que le tarif du Pas du Nid-de-Corbeau n'est pas négociable."

On estime que, d'ici à 1991, au moins 600 millions de dollars par année seront prélevés dans les Prairies (sous forme de versements supplémentaires) pour le transport des céréales. La réduction du pouvoir d'achat des agriculteurs aura évidemment un effet sur leur niveau de vie et, par voie de conséquence, sur les localités et les industries que font vivre leurs achats.

La National Farmers Union a signalé que les agriculteurs ne peuvent se permettre de payer cinq fois plus cher le transport des céréales au cours des sept prochaines années, car cette augmentation aurait les conséquences suivantes:

- La perte de centaines de millions de dollars de revenu agricole net par année d'ici à 1990.
- A cause de la structure tarifaire variable, des centaines de localités rurales seraient vouées à la stagnation en raison de la centralisation de la manutention des céréales et de l'abandon de nouveaux embranchements ferroviaires.
- Les agriculteurs perdraient leurs avantages concurrentiels sur les marchés mondiaux.
- Des milliers d'exploitations familiales disparaîtraient et, avec elles, tout un mode de vie.

- Il faudra alourdir le fardeau fiscal sur les terres agricoles pour améliorer le réseau routier municipal, afin de permettre la circulation de lourds véhicules de transport des céréales et augmenter le prélèvement fiscal provincial pour améliorer les réseaux routiers des provinces.

Le mouvement syndical albertain craint que les modifications proposées par M. Pepin ne suscitent des frictions inutiles entre les agriculteurs de différentes régions du Canada, entre les producteurs de différents produits et entre les travailleurs qui peuvent considérer le tarif du Nid-de-Corbeau comme un obstacle à la création d'emplois.

On a beaucoup parlé de la création d'emplois que favoriserait la modification du tarif statutaire. Toutefois, si l'on examine les faits, on constate que les chemins de fer ont investi 945 millions de dollars en 1980. Si on les obligeait à maintenir le même niveau d'activité au cours de la prochaine décennie, ce sont 17,3 milliards de dollars qui seraient injectés, après rajustement pour tenir compte d'une inflation de 6 p. 100. Etant donné que les chemins de fer ont modifié de fond en comble ce rythme d'investissement, il y aura probablement 37,000 emplois de moins dans les chemins de fer puisqu'ils continuent à réduire de 4,4 p. 100 par année leurs effectifs. Aux termes des propositions Pepin, les investissements seront moins abondants.

Nous avons de graves réserves au sujet d'un programme dont on prétend qu'il stimulera l'emploi mais qui n'a même pas pour effet de maintenir les emplois fournis auparavant par le réseau. Il faut exiger des chemins de fer que, à tout le moins, ils maintiennent leur niveau d'investissement.

Nous soulignons au Comité que les chemins de fer, notamment le CP, a édifié un empire financier aux dépens des Canadiens et que le moment est venu de mettre un terme à ce chouchoutage. Après plus d'un siècle d'aide sociale accordée au CP, il est temps d'y mettre un terme. Mais voici qu'on demande aux contribuables, sans obtenir de participation en contrepartie, de combler 47 p. 100 des besoins des chemins de fer sur le plan des investissements. Le choix est clair: ou bien les chemins de fer se mettent au pas et respectent leurs engagements à l'égard du tarif du Nid-de-Corbeau ou bien le Canada doit saisir tous leurs actifs parce qu'ils ne se sont pas conformés à l'accord.

Il est évident que la réduction des dépenses consacrées à l'entretien et à l'amélioration des chemins de fer pour l'expédition des céréales au Canada est une manoeuvre pour obtenir de nouvelles subventions à la faveur du projet de loi C-155. Le fardeau de cette "aide sociale aux sociétés" retombe sur le dos des agriculteurs, des consommateurs, des travailleurs et de tous les contribuables canadiens. Les partisans du projet de loi vous expliqueront les avantages de modifications apportées au tarif, mais chacune de ces positions repose sur des hypothèses et un examen approfondi démontre qu'on ne peut guère leur accorder beaucoup de poids.

L'augmentation des activités de transformation dans l'ouest du Canada est un mythe qu'on tente de perpétuer. Les marchés ne connaissent aucune expansion, puisque c'est plutôt le contraire qui se produit. Chez nos voisins du Sud, dans le Montana et le Dakota du Nord, on voit bien ce que donnent les tarifs de transport élevés: on n'utilise pas les céréales pour faire de l'élevage. Il n'est guère réaliste de croire que les agriculteurs canadiens des Prairies feront de l'élevage de bétail aussi bien que la culture des céréales, puisque les marchés sont loin d'être évidents et que ceux dont on a parlé, comme celui du sud-ouest des Etats-Unis ne peuvent pas, en fait, être desservis de façon économique.

Selon certaines prévisions, le coût de la production laitière et de l'élevage au Québec augmentera de 130 millions de dollars. Il est également évident que le cadre proposé entraînera des taux variables -- les chemins de fer abandonneront les embranchements, ce qui aura des conséquences catastrophiques sur les petites localités. Les agriculteurs devront transporter leurs céréales par camion dans des grands centres, vers des silos appartenant à des compagnies céréalières multinationales et exploitées par elles.

Les usines de broyage du colza dans l'Ouest obtiendront la parité à l'ouest de Thunder Bay, mais à l'est de cette ville, on exigera le tarif maximum.

La politique de paiement par l'utilisateur aura un retentissement sur l'approvisionnement en céréales fourragères et les prix de ces denrées dans le Canada central et la région de l'Atlantique.

La disparition du tarif du Nid-de-Corbeau marque le commencement de la fin du contrôle canadien sur l'économie du blé. La dilution du tarif statutaire est une étape importante vers l'adoption d'une politique de paiement des transports par l'utilisateur qui favorisera le commerce nord-sud avec les Etats-Unis au détriment des échanges est-ouest au Canada. Dans les faits, ce sera la fin du contrôle canadien dans trois secteurs d'activités: les élévateurs, la commercialisation et le transport. L'enjeu: quelque 35,000 emplois de Canadiens qui travaillent dans la manutention et le transport des céréales.

A l'heure actuelle, grâce au tarif du Pas du Nid-de-Corbeau, le prix exigé à tous les points d'expédition est juste, les céréales sont recueillies par un certain nombre d'élévateurs appartenant surtout à des intérêts canadiens et assurant une certaine décentralisation. Si le tarif statutaire disparaît, ces élévateurs deviendront désuets et disparaîtront les localités, les villages ainsi que les très importantes exploitations familiales qui ont besoin de ces installations pour survivre.

Nous faisons appel au Comité pour assurer la survie même d'une industrie appartenant à des Canadiens et de nombreuses entreprises indépendantes qui disparaîtront si jamais le tarif du Pas du Nid-de-Corbeau est aboli.

La Commission canadienne du blé et les agriculteurs feront l'objet de pressions de la part des compagnies céréalières multinationales lorsque celles-ci contrôleront les terminaux intérieurs. Lorsque l'offre est abondante et que les prix sont faibles, ces sociétés privées insisteront auprès des agriculteurs pour qu'ils laissent tomber les contingents de livraison de façon qu'elles puissent acquérir de fortes quantités de céréales à bas prix pour les vendre ensuite plus cher. Dans ces conditions, la Commission canadienne du blé elle-même disparaîtrait et la politique céréalière du Canada risquerait davantage d'être manipulée au gré de la politique américaine et des boycotts qu'elle propose.

Le CN et le CP ont déjà des lignes ferroviaires aux Etats-Unis et ce ne sera pas très long avant que le CP ait le droit d'utiliser des lignes pour se rendre jusqu'à Kansas City. La rumeur veut que le CN et le CP négocient un accès à la Nouvelle-Orléans.

Dans les premiers temps de l'application du plan Pepin, le coût d'expédition vers la Nouvelle-Orléans sera à peu près semblable à celui de l'expédition vers Montréal par Thunder Bay (chemin de fer jusqu'à Thunder Bay et transport maritime de là jusqu'à Montréal). Cependant, les avantages que présente la Nouvelle-Orléans deviendront plus considérables, car

- a) la capacité excédentaire du réseau ferroviaire américain fera en sorte que les chemins de fer n'auront pas à couvrir l'ensemble des frais généraux,
- b) les taux ferroviaires canadiens, selon la formule Pepin, acquitteront 39,5 p. 100 des frais fixes.
- c) les subventions gouvernementales pour le transport du grain passeront des chemins de fer aux agriculteurs, de sorte que le gouvernement ne pourra plus contrôler les dépenses de transport ferroviaire et on pourra aussi bien acheminer le grain par la Nouvelle-Orléans que par les ports canadiens.

D'ici à la campagne agricole de 1986-1987, la moitié de la subvention sera versée aux agriculteurs; il y aura à ce moment-là, révision de la politique pour accorder une plus forte proportion aux agriculteurs.

D'ici à 1991-1992, il en coûtera \$10 la tonne de moins pour acheminer du grain de Weyburn (Saskatchewan) vers la Nouvelle-Orléans que vers Montréal. Cet avantage sur le plan des coûts rendront également les terminaux intérieurs plus économiques que les silos de campagne. Les sociétés céréalières multinationales seraient propriétaires des terminaux intérieurs ainsi que des wagons-trémies pour transporter les céréales vers Duluth ou la Nouvelle-

Orléans et elles seraient également propriétaires des silos d'exportation dans les ports américains. L'agriculteur canadien paierait plus cher le transport par camion de son grain sur des distances plus longues et le transport ferroviaire lui coûterait également plus cher; les Canadiens qui travaillent pour les chemins de fer et dans les ports canadiens perdraient leur emploi.

Des hommes politiques canadiens ont condamné la modification du tarif du Nid-de-Corbeau. Voici ce que répondait le chef de l'opposition à une lettre que lui avait adressée à ce sujet le président de l'AFL:

"Ceux qui profiteront réellement du nouveau système seront les chemins de fer, semble-t-il, car ils recevront de généreux avantages fiscaux, des subventions et des concessions. Le tarif payé par les producteurs augmentera de 100 p. 100 d'ici à 1985 et de 500 p. 100 d'ici à 1990. Toutefois, au cours des trois premières années de la nouvelle structure tarifaire, aucune sanction ne sera imposée aux compagnies ferroviaires si elles ne respectent pas leur garantie de rendement. L'introduction du tarif-marchandises "panaché", qui doit être révisé et annoncé en avril chaque année sera une nouvelle source d'incertitude et d'instabilité pour l'agriculteur." - Erik Nielsen, chef de l'opposition.

Le critique néo-démocrate des transports, Les Benjamin, a déclaré le 1er février 1983 dans un communiqué:

"En modifiant le tarif du Nid-de-Corbeau, on ne créera aucun emploi ni n'améliorera le service ferroviaire; l'expérience démontre en effet que la subvention ne sera pas investie dans le réseau mais servira à verser des dividendes et à acquérir des propriétés à l'étranger."

"Il n'en coûterait pas plus cher de conserver le tarif du Nid-de-Corbeau pour le producteur céréalier et d'interrompre le versement de deniers publics aux chemins de fer."

"Des investissements du secteur public s'imposent, mais ils doivent compléter et non pas remplacer le réinvestissement de l'argent des chemins de fer qui ont là une obligation sociale."

"La modification du tarif du Pas du Nid-de-Corbeau n'est pas une simple question de transport; si on le supprime, les divisions s'accroîtront entre les régions et entre les producteurs de différents produits."

Le tarif du Nid-de-Corbeau n'est pas une question intéressant seulement les agriculteurs ou l'Ouest. Il s'agit d'une institution canadienne qu'il faut conserver. Le mouvement syndical albertain continuera de se battre pour son maintien.

Lors de notre congrès annuel de février 1983, nous avons adopté à l'unanimité la résolution suivante et, à titre d'organe exécutif de la Alberta Federation of Labour, nous entendons nous tenir fermement au mandat que nous a confié le congrès.

ATTENDU QUE le gouvernement fédéral déposera au Parlement une mesure législative abolissant le tarif du Nid-de-Corbeau qui, depuis 86 ans, garantit pour le transport des céréales un tarif peu élevé et

ATTENDU QUE la National Farmers Union a affirmé que le coût de l'abolition de ce tarif statutaire dépassera largement tous les avantages que pourront en retirer les provinces de l'Ouest, à ces causes

QU'IL SOIT RESOLU que l'AFL réaffirme son soutien à nos frères et soeurs de la NFU dans leur combat pour le maintien du tarif du Nid-de-Corbeau.

La Fédération reconnaît l'urgente nécessité d'entreprendre un programme d'envergure pour reconstruire les chemins de fer canadiens, mais cette tâche nous semble réalisable même si l'on conserve le tarif statutaire du Pas du Nid-de-Corbeau tout en créant 485,000 emplois au cours des dix prochaines années.

A une époque où le chômage est encore plus grave que dans les années 30, nous devons chercher des moyens de fournir des emplois dans le cadre de l'actuel accord sur le Nid-de-Corbeau plutôt que de jouer le tout pour le tout afin de garantir des profits plus élevés aux chemins de fer. Lorsque l'industrie céréalière canadienne sera disparue, emportant avec elle les emplois de nos travailleurs, nous n'éprouverons aucune satisfaction à vous dire que nous vous avions prévenus.

Nous vous exhortons à étudier les solutions de rechange suivantes qui permettront de créer des emplois pour les chômeurs et de rassurer les agriculteurs quant à leur avenir:

- Utiliser les fonds prévus dans le plan Pepin pour créer 485,000 emplois dans la construction de chemins de fer, la fabrication et la sidérurgie;
- Maintenir le tarif-marchandises du Pas du Nid-de-Corbeau pour les céréaliculteurs;
- Améliorer le service ferroviaire et rénover les installations, notamment en doublant les lignes principales plutôt qu'en laissant les lignes se dégrader et en les abandonnant;
- Assurer l'amélioration des chemins de fer dans toutes les régions canadiennes, y compris celles dont ne tient pas compte le plan Pepin.

- Nationaliser le CP si, comme entreprise privée, il est incapable de satisfaire ses obligations à l'égard du public.

Pour finir, nous vous invitons à examiner de très près les solutions qu'on peut adopter au lieu d'abandonner le tarif du Nid-de-Corbeau. L'avenir de nombreux agriculteurs, travailleurs et consommateurs canadiens dépend dans une très grande mesure de vos recommandations.

Respectueusement soumis,

Conseil exécutif

ALBERTA FEDERATION OF LABOUR

From the Consumers' Association of Canada (Alberta):

Mr. Eric Jarvis, Member of the Board of Directors,
Agricultural Committee.

From the Alberta Wheat Pool Sub-Committee 603:

Mr. Orest Farion, Farmer, Vegreville;
Mr. Harley Fried, Farmer, Vegreville;
Mr. Greg Farion, Farmer, Vegreville.

From the Alberta Federation of Labour:

Mr. Dave Werlin, President;
Mr. Don Aitken, General Services Director;
Mr. H. Kastiuk, Secretary Treasurer.

From the Spirit River School Division 47:

Ann Hemingway, Trustee.

Individuals:

Mr. Lee Stevenson, Debolt, Alta.
Donna Macklin, Grand Prairie, Alta.

From the Olds & District Chamber of Commerce:

Mr. Harvey Gamble, President;
Mr. Garnet Hammer, Chairman Agricultural Section;
Mr. Frank Duffin, Second Vice-President;
Mrs. Rita Thompson, Board of Directors.

Individuals:

Mrs. Karen Chase, Calgary, Alta.
Mr. George Dannychuk, Maidstone, Sask.—Somino.
Mr. Arthur W. Macklin, Grand Prairie, Alta.
Mr. Bruce Walker, Gleicwen, Alta.
Mr. Frank Stevenson, Debolt, Alta.
Mr. Jim Miller, Rockyford, Alta.

De l'Association des consommateurs du Canada (Alberta):

M. Eric Jarvis, membre du conseil d'administration, Comité
de l'agriculture.

Du Sous-comité 603 de l'«Alberta Wheat Pool»:

M. Orest Farion, agriculteur, Vegreville;
M. Harley Fried, agriculteur, Vegreville;
M. Greg Farion, agriculteur, Vegreville.

De la Fédération du travail de l'Alberta:

M. Dave Werlin, président;
M. Don Aitken, directeur des services généraux;
M. H. Kastiuk, secrétaire-trésorier.

De l'école de Spirit River, Division 47:

Ann Hemingway, membre du conseil.

Particuliers:

M. Lee Stevenson, Debolt (Alberta).
Donna Macklin, Grande-Prairie (Alberta).

De la Chambre de commerce de Olds et des environs:

M. Harvey Gamble, président;
M. Garnet Hammer, président de la section de l'agriculture;
M. Frank Duffin, deuxième vice-président;
M^{me} Rita Thompson, conseil d'administration.

Particuliers:

M^{me} Karen Chase, Calgary (Alberta).
M. George Dannychuk, Maidstone, Sask.—Somino.
M. Arthur W. Macklin, Grande-Prairie (Alberta).
M. Bruce Walker, Gleicwen (Alberta).
M. Frank Stevenson, Debolt (Alberta).
M. Jim Miller, Rockyford (Alberta).



If undelivered, return COVER ONLY to:
Canadian Government Publishing Centre,
Supply and Services Canada,
Ottawa, Canada, K1A 0S9

En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:
Centre d'édition du gouvernement du Canada,
Approvisionnement et Services Canada,
Ottawa, Canada, K1A 0S9

WITNESSES—TÉMOINS

From the Alberta Wheat Pool:

Mr. A.J. Macpherson, President;
Mr. H. Patching, First Vice-President.

From the National Farmers Union, Region 7, Alberta:

Mr. John Oberg, Regional Co-ordinator;
Mr. Harley Fried, Farmer, Vegreville;
Mr. Don Ronahgen, Farmer, Holden;
Mr. Dennis Oberg, Farmer, Forestburg;
Mr. Rudy A. Kiist, Farmer, Vegreville;
Mr. Irving Bablitz, Farmer, Bruce;
Beth Timanson, Farmer, Vegreville;
Mr. Peter Doll, Farmer, Fairview;
Alice Hickson, Farmer, Debolt;
Mr. Norman Dyck, Farmer, Debolt;
Mr. Greg Farion, Farmer, Vegreville;
Mr. Ken Farion, Farmer, Vegreville;
Jo-Anne Fried, Vegreville.

From the New Democratic Party—Official Opposition:

Mr. Ray Martin, M.L.A.;
Mr. Grant Bergman, Chairman of Agricultural Committee;
Ann Hemingway, Vice-President of the Federal New
Democratic Party.

De l'«Alberta Wheat Pool»:

M. A.J. Macpherson, président;
M. H. Patching, premier vice-président.

Du Syndicat national des cultivateurs, Région 7 (Alberta):

M. John Oberg, coordonnateur régional
M. Harley Fried, agriculteur, Vegreville;
M. Don Ronahgen, agriculteur, Holden;
M. Dennis Oberg, agriculteur, Forestburg;
M. Rudy A. Kiist, agriculteur, Vegreville;
M. Irving Bablitz, agriculteur, Bruce;
Beth Timanson, agricultrice, Vegreville;
M. Peter Doll, agriculteur, Fairview;
Alice Hickson, agricultrice, Debolt;
M. Norman Dyck, agriculteur, Debolt;
M. Greg Farion, agriculteur, Vegreville;
M. Ken Farion, agriculteur, Vegreville;
Jo-Anne Fried, Vegreville.

Du Nouveau Parti démocratique—Opposition officielle:

M. Ray Martin, député provincial;
M. Grant Bergman, président du Comité de l'agriculture;
Ann Hemingway, vice-présidente du Nouveau Parti
démocratique fédéral.

(Continued on previous page)

(Suite à la page précédente)

SEP 25 1984

